

HISTOIRE DE
L'AVIATION

AÉRO JOURNAL



N°14

BIMESTRIEL
Août-SEP. 00



ME 109 CONTRE BF 109



HEINKEL CLANDESTINS



PILOTE DE RECO



"Menace" sur Dakar

M 4873 - 14 - 39,00 F - RD



CAMOUFLAGE et marques français 1938-1945



**ENGLISH VERSION
AVAILABLE
LATE SEPTEMBER!**

FRF 99.- (15,10 euros) + postage

En vente le 31 août

FRF 79.- (12,00 euros)
plus frais de port
(voir page 70)

NOTAM [NOTICE TO AIRMEN]

De toutes les couleurs

Dis-moi comment tu peins tes avions et je te dirai qui tu es.

Par delà la nécessité de protéger les avions à la vue des forces ennemies, il faut bien reconnaître un certain caractère culturel au camouflage, car, à partir de préoccupations et de considérations identiques, chaque pays a apporté sa propre réponse. Comment expliquer autrement la différence fondamentale de camouflage entre un avion embarqué de la marine Impériale japonaise et son équivalent dans l'US Navy ?

Comment ne pas reconnaître le tempérament pragmatique des Américains dans leur choix de deux teintes uniques, une pour le dessus, l'autre pour le dessous, dont ils finiront par se débarrasser définitivement pour des motifs autant économiques que militaires ?

Comment ne pas voir la manie des Britanniques de tout codifier, du football au rite du *five o'clock*, dans leur stricte standardisation des « patrons » de camouflage, aussi chatoyants que le costume des banquiers de la City ?

Comment ne pas déceler le souci du perfectionnisme qui a poussé les Allemands à ne laisser aucun détail au hasard et à changer les teintes et schémas au gré des circonstances ? Ne sont-ils d'ailleurs pas les seuls à avoir peint leurs chasseurs de nuit en... blanc cassé ?

Et comment ne pas établir un parallèle entre le camouflage des avions français et l'esprit individualiste et le goût immodéré pour un certain... disons, désordre organisé chez leurs utilisateurs ? Car si l'on peut trouver quelques rares langues plus compliquées que le français, il n'existe assurément aucun camouflage plus embrouillé que celui des avions français de la période de 1938 à 1942.

Le plus intéressant dans l'étude des camouflages n'est peut-être pas de savoir comment les avions étaient peints, mais de comprendre le cheminement intellectuel qui a conduit à l'adoption d'une couleur particulière ou d'un schéma.

C-J.E.

SOMMAIRE

4 Messerschmitt chez les Helvètes

Juin 1940, agacée par ces insolents « petits Suisses », la Luftwaffe décide de leur donner une bonne leçon. Mal lui en prend !



21 Souriez, vous êtes filmés !

Roy Buchanan, un Néo-zélandais pilote de Spitfire de reconnaissance photo raconte ses missions.



27 Les He 115 clandestins

Après l'invasion de leur pays, les He 115 norvégiens connaissent un bien étrange destin sous des cocardes inattendues.



32 La fin d'un Gremlin

Le 30 juillet 1946, un Dakota français s'écrase à l'entrée de la piste de Bien-Hoa. Rien que de très banal, direz-vous. Et pourtant, l'histoire de cet appareil sort vraiment de l'ordinaire.



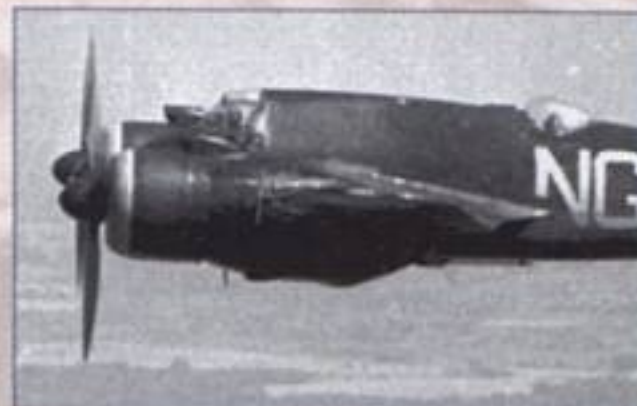
38 « Menace » sur Dakar

Le 23 septembre 1940, une escadre anglo-gaulliste se présente devant le port de Dakar pour tenter de rallier l'AOF à la France libre. Autopsie d'un double échec.



50 Camouflage et marques

Noir c'est noir ? Eh ! bien, non, pas du tout. Pour preuve, l'évolution du camouflage et des marques appliqués aux chasseurs de nuit de la RAF.



56 Les as de l'aviation

Un as chinois sur Hawk et Gladiator.



60 La chasse française (14) : le GC I/4 (1^{ère} partie)

Le GC I/4 sera maintenu en activité après une belle campagne de France. Il est ensuite transféré en AOF pour protéger Dakar et le *Richelieu*.

Le profil de couverture : le Curtiss H-75A n° 314 du commandant Stehlin, commandant le GC I/4, à Dakar-Ouakam, fin 1941.

AÉRO-JOURNAL N° 14 - Août - septembre 2000

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000
immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.

Commission paritaire : 77345

ISSN : 0336-1055

Dépôt légal : 3^e trimestre 2000

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Christian-Jacques Ehrengardt

Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann

Responsable de la publication pour la Belgique :
J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kaiken 9, 1070 Bruxelles, Belgique

Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS

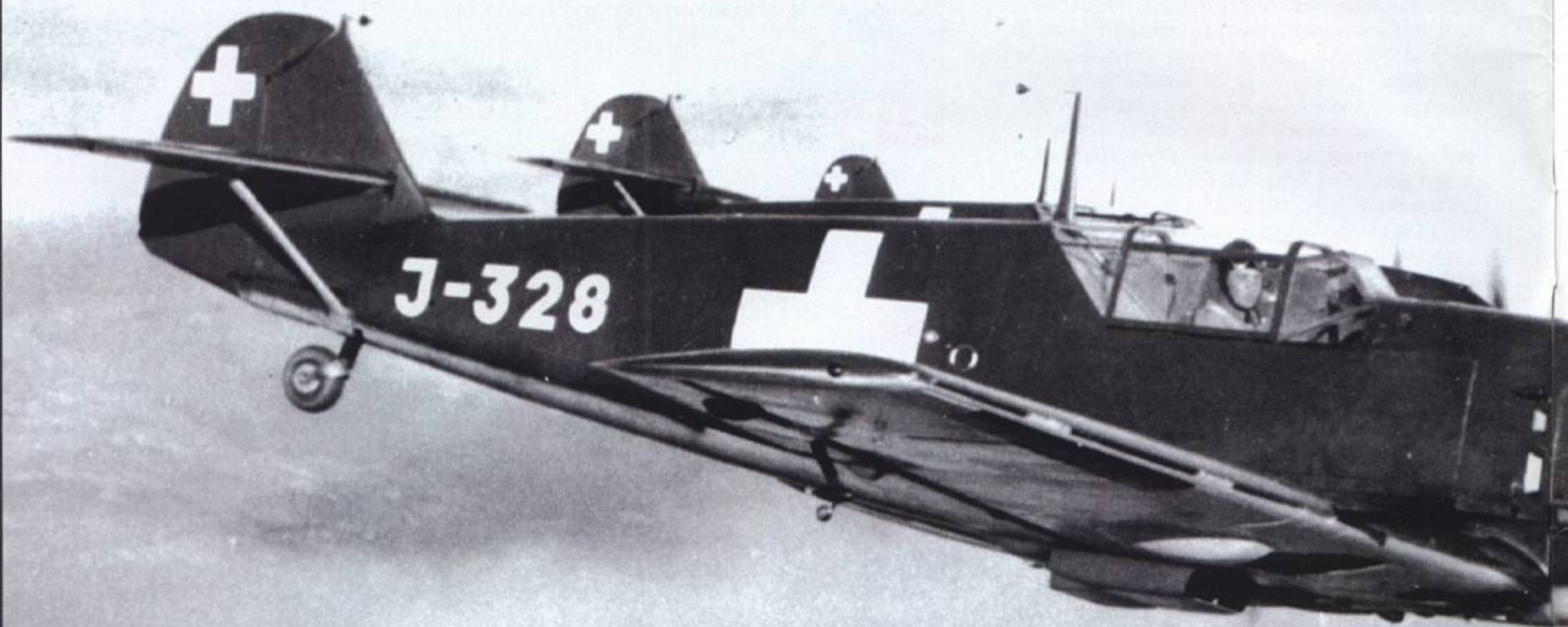
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance

(Tél. : 05.62.66.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerjournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,00 (France) ou Euro 6,20.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Messerschmitt chez les Helvètes



Roger Anthoine

EN MAI 1940, cernée de toute part par de puissants voisins qui se livrent une bataille acharnée, la Suisse se montre hésitante quant à la conduite à suivre lors des nombreuses violations de son espace aérien. Elle va d'abord adopter une attitude de fermeté qui se solde par la destruction de plusieurs avions allemands. Agacée, la Luftwaffe monte une vaste opération destinée à donner une leçon à ces insolents aviateurs suisses. Mal lui en prend ! Alors, ce sera sur le terrain diplomatique que l'Allemagne finira par calmer les ardeurs de l'aviation helvétique...

Préserver la neutralité de la Suisse encerclée de belligérants durant le conflit qui fit rage à ses frontières de 1939 à 1945 ne fut pas mince affaire. Ainsi, la genèse des incidents aériens opposant une Suisse minuscule et relativement faible à des adversaires potentiels tant alliés qu'allemands ou italiens, couvre trois phases.

La première fait l'objet de la présente étude et se situe en 1940. C'est l'époque des tâtonnements diplomatico-opérationnels, celle où la Suisse se cherche quant à la politique à adopter suite aux violations de son espace aérien. On y distingue des atterroissements dus certes à la nouveauté des problèmes mais aussi au danger réel de s'opposer à un Reich arrogant, maître de quasiment tout le reste de l'Europe. Elle comporte, cette première phase, quelques drames diurnes qui se soldent par des pertes en vies humaines suite à l'engagement tant de la chasse suisse que de son artillerie contre avions.

La seconde phase se déroulera de fin 1940 au printemps de 1944. Dépourvue d'une arme aérienne nocturne, la Suisse demeurera alors quasi impuissante à s'opposer aux pénétrations du *Bomber Command* de la Royal Air Force britannique en route vers l'Italie ou le Sud de l'Allemagne. Seule la *flak* (équivalent helvétique du terme allemand *flak*) est active, de nuit comme de jour. Elle

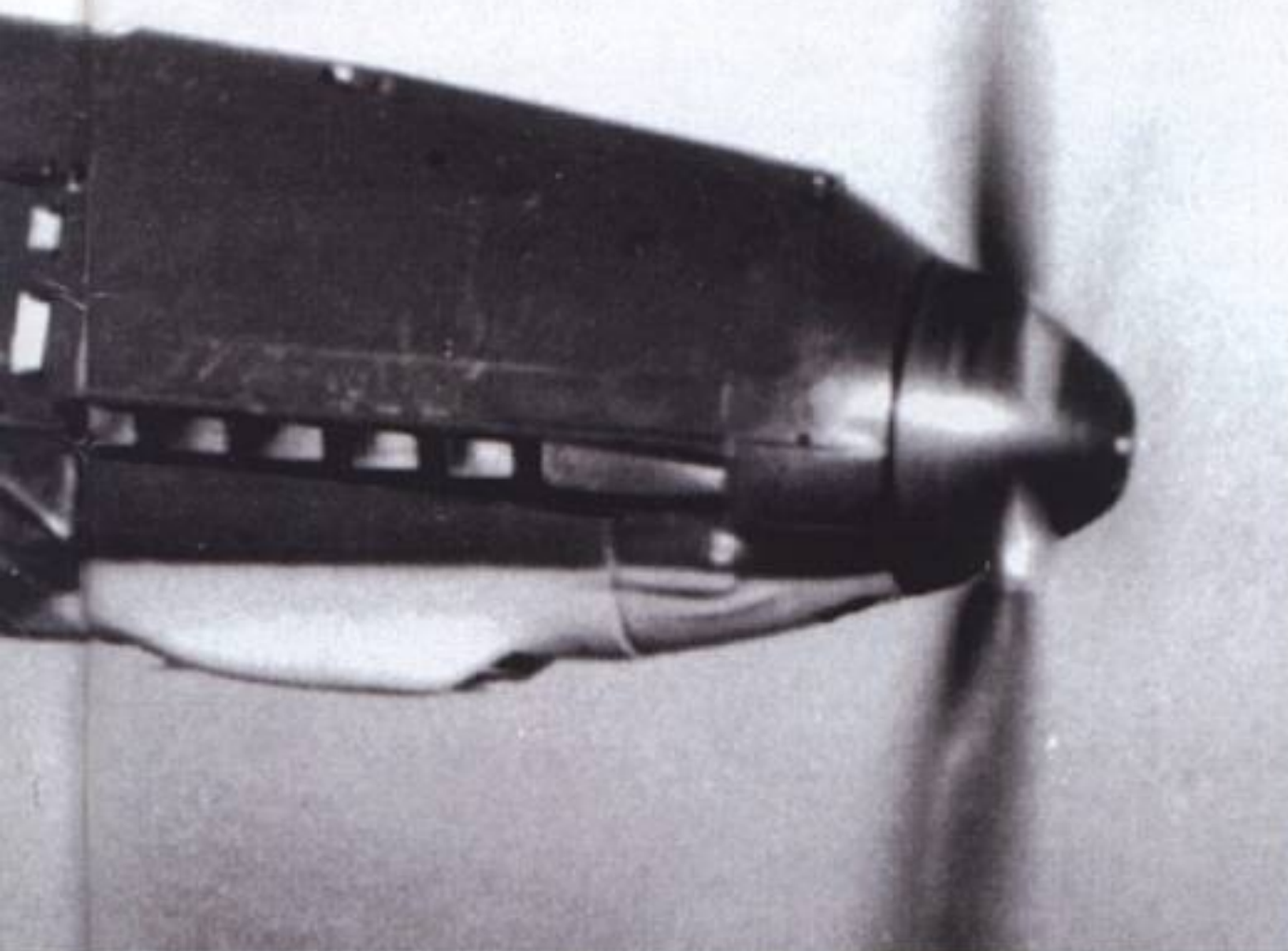
obtiendra quelques rares succès.

La troisième phase recouvre partiellement la précédente, depuis la mi-août 1943 jusqu'à la fin de la guerre. C'est l'ère des interventions de jour des bombardiers et chasseurs-bombardiers américains auxquels s'opposent encore *flak* et chasseurs à croix blanches. Volant tant depuis l'Italie que d'Angleterre, l'USAAF considère surtout la Suisse comme radeau de sauvetage. Elle sera aussi source de tragédies dont la plus catastrophique sera le bombardement accidentel de Schaffhouse par des Liberator. Quant aux chasseurs-bombardiers, dès fin 1944, ils s'en prendront souvent à de pacifiques installations suisses dans le cadre du support aérien apporté aux troupes franco-américaines progressant à proximité de la frontière nord-ouest du pays.

1940 : L'ANNÉE DE TOUTES LES FRAYEURS

La mise en alerte de l'aviation suisse contre d'éventuelles intrusions extérieures débute avec la mobilisation des Troupes d'Aviation et de Défense contre avions le 28 août 1939, quelques jours avant le début de la guerre en Europe. Dès ce moment des surveillances aériennes frontalières sont menées par les trois Régiments d'avia-

Formation serrée de Me 109E-3 de la Cie.Av. 15. Le J-328 au premier plan est l'appareil sur lequel le lieutenant Rudolf Homberger sera grièvement blessé en combat aérien le 8 juin. (Photo H. Hügli)



tion [1]. Ceux-ci effectueront cette année 28 888 heures de vol (et 37 minutes, saluons la précision suisse...) lors de 81 892 vols, performances qui coûteront la vie à cinq pilotes; en 1940, ces chiffres atteindront 39 641 heures en 130 203 vols, au prix de treize pilotes. Avec la « Drôle de Guerre » de l'automne-hiver 1939-1940, la Suisse va, comme tous les petits états neutres européens, être en butte à des violations répétées de son espace aérien. Rien moins que 143 de ces *Grenzverletzungen* furent enregistrées en 1939 (il y en aura 6 501 pour toute la guerre) vraisemblablement perpétrées par des avions français ou allemands trompés par le mauvais temps, voire par un tracé de frontières extrêmement sinueux, ou simplement soucieux de « couper au court ».

Le 11 septembre on ordonne aux pilotes suisses de forcer à atterrir par tous les moyens tout avion étranger coupable de lèse-territoire helvétique et ignorant les signaux préliminaires. La mesure est cependant bien éphémère : on la supprime après trois jours. Dès lors rien ne s'oppose plus – ni chasse, ni *flab* – aux violations aériennes. L'aviation ne sera plus engagée en 1939 que pour des vols d'observation et d'entraînement, une situation qu'on retrouvera neuf mois plus tard après un intermède assimilable à une guerre non officielle.

À ce stade de la chronologie, il faut mentionner le 27 novembre 1939. Ce jour-là trois aviateurs allemands entrent en Suisse en uniforme et à pied. Posés le 23 à Cotebrunne à l'est de Besançon, ils ont incendié leur Dornier 17 de reconnaissance et parcouru 40 difficiles kilomètres. Ils deviennent ainsi les premiers de quelque 360 « aviateurs-évadeurs » de toutes nationa-

lités réfugiés en Suisse pour éviter la capture [2].

Le 4 janvier 1940 le colonel divisionnaire Hans Bandi qui est le chef des aviateurs suisses [3], tient une patrouille en alerte permanente sur huit bases allant de Payerne à Glarus, soit d'ouest en est du pays. La patrouille suisse compte deux avions et est calquée sur le dispositif allemand dit *Rotte*. Les avions affectés sont des Me 109 à Payerne, Thoune, Dübendorf, Olten et Mollis-Glarus, tandis que Belp-Berne, Bözingen-Bienne et Kloten-Zurich disposent d'antiques C-35.

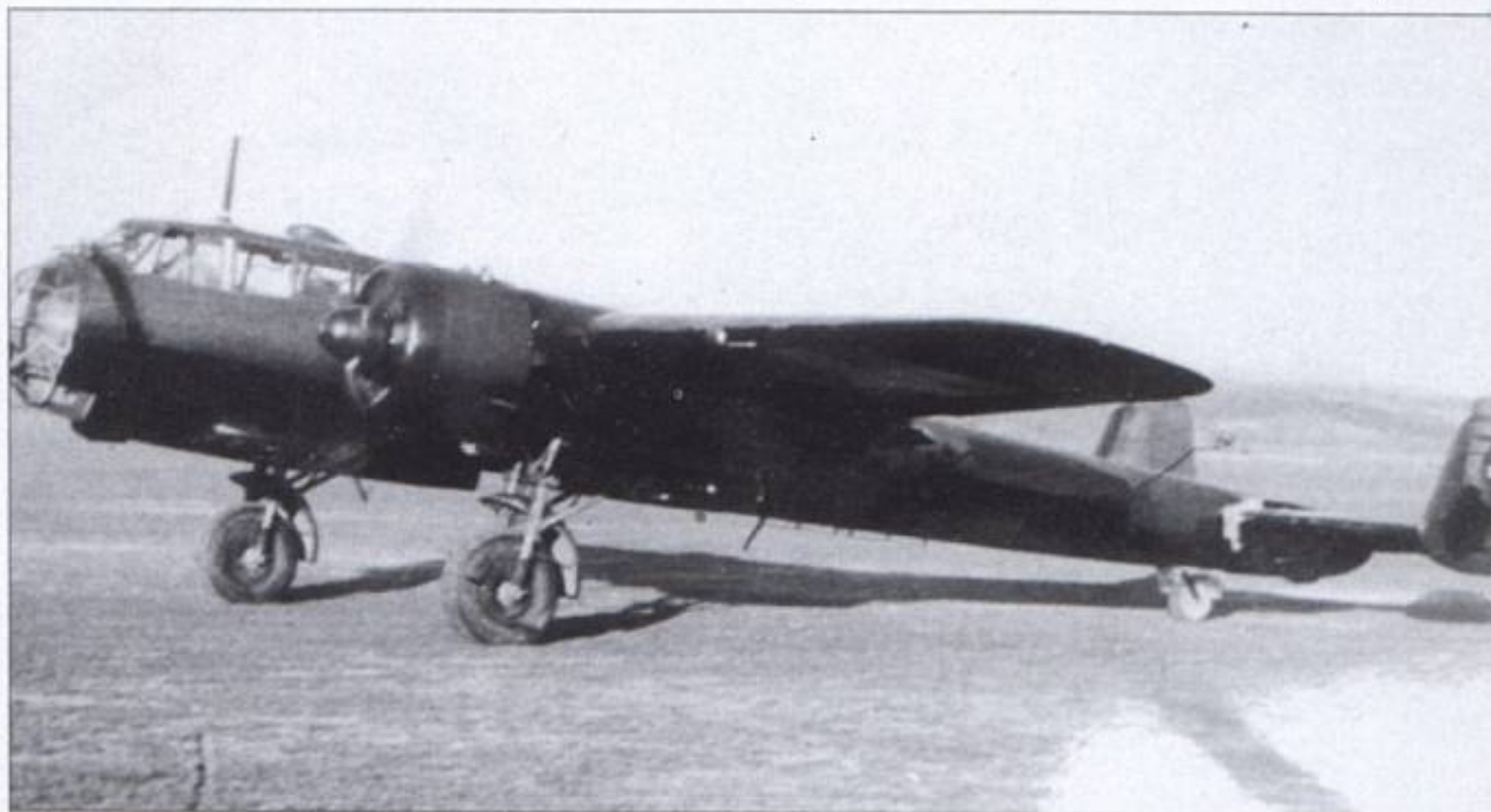
Pour éviter à ce petit monde toute confrontation avec la *flab* amie, on lui enjoint de ne voler qu'au-dessus de 1 500 mètres. De même une frange d'une vingtaine de kilomètres est décrétée zone interdite sur toute la frontière jouxtant la France et l'Allemagne, trois « fenêtres » demeurant toutefois ouvertes au trafic international civil à hauteur de Genève, de Vaduz et de Rorschach sur le lac de Constance. La frontière avec l'Italie encore neutre demeure bien entendu ouverte. Ainsi dotée d'un « règlement tactique » décrivant les possibilités de combat aérien, la chasse suisse semble à présent parée pour de scabreuses éventualités.

Les quatre premiers mois de 1940 se soldent par 79 survols illécites, le dernier entraînant la première arrivée en Suisse d'un appareil militaire étranger. Dans la nuit du 20 au 21 avril se pose en effet sur l'aérodrome de Bâle-Birsfelden un noir Dornier Do 17Z-3, égaré et à court de carburant. Ce « crayon volant » codé U5+BD et basé en Silésie, est piloté par le *Leutnant* von der Gröben qui est interné avec les trois autres membres de son équipage, tous du *Stab III./KG 2*. Légèrement endommagé à l'atterrissage, le Dornier est remis immédiatement en état, orné de croix blanches sur cercle rouge et convoyé le soir même par un pilote suisse vers Dübendorf, escorté de trois Messerschmitt Me 109 helvétiques.

Le lendemain 22 avril [6], le bombardier allemand est emmené à la base technique suisse de Lucerne-Emmen pour y être étudié; il reviendra le 8 mars à Dübendorf afin d'y subir des essais en vol. En définitive le bimoteur sera rendu à l'Allemagne le 19 septembre 1940. Ce sera le seul cas où un appareil belligérant autre que d'entraînement sera restitué par la Suisse à ses propriétaires avant la fin du conflit. C'est aussi la première illustration des hésitations qu'a la Suisse à traiter avec de redoutables voisins l'encerclant de toutes parts.

Au printemps de 1940 l'aviation militaire suisse n'est, à l'image de celles des petits états européens, qu'une force modeste mais non négligeable. Modeste, car parcimonieusement dotée et ce avec trop d'équipements obsolètes. Au 10 mai 1940, elle dispose de 207 appareils relativement performants : 77 biplans C-35,

Le Dornier Do 17Z capturé à Birsfelden, dans la nuit du 20 au 21 avril, a été recouvert des marques de nationalité suisses pour son convoyage par la voie des airs jusqu'au centre technique d'Emmen. Cet appareil sera restitué à l'Allemagne en septembre 1940 en signe de bonne volonté. (Collection de l'auteur)





Le Heinkel He 111 du *Leutnant* Joachim Rieker de la 9./KG 27 – ou ce qu'il en reste, après son crash du 16 mai 1940 à Kemleten. (Musée de Dübendorf)

autant de Messerschmitt Bf 109E-3, dix autres 109D-1, 38 Morane D-3800, deux Potez 63 et trois Junkers Ju 52. Le fer de lance de ses moyens sont les 87 Me 109 [4] déjà livrés suite à deux commandes passées à l'Allemagne depuis début 1939, commandes portant sur dix Me 109D-1 à moteur Jumo de 680 ch (immatriculés J-301 à 310) plus 80 Me 109E-3 à Daimler-Benz de 1 100 ch (J-311 à J-390). Pour parer aux confusions qu'auraient pu entraîner la présence en même ciel de chasseurs de type 109 allemands et suisses, ces derniers portent à cette époque un vaste drapeau rouge à croix blanche sur leur camouflage gris-vert foncé. Les Messerschmitt à croix blanches sont épaulés par 84 Morane-Saulnier 406 (J-1 à J-84) construits (sauf les deux premiers) sous licence et qualifiés de D-3800 ou 3801.

Dans la période qui nous concerne, au sein des trois Régiments d'aviation, on trouve six Compagnies équipées de Me 109, cinq le

sont – ou sont en cours de dotation – avec des Morane et quatre volent sur biplans C-35 pour ne citer que les équipements opérationnels.

Avec le recul on peut considérer que ces unités par ailleurs dotées d'aviateurs fortement motivés, vont assurer une protection plus que symbolique d'un espace aérien dont la nation entend défendre l'intégrité. Les pilotes en grande majorité sont des aviateurs de milice bien entraînés mais encore relativement peu nombreux : au 31 mai 1940, les six Compagnies de Messerschmitt comptent 58 appareils avec seulement 43 pilotes qualifiés. Quant aux Morane on en dénombre 34 pour 37 pilotes.

10 MAI 1940 : PREMIÈRES INTERCEPTIONS

Comme partout à l'Ouest, les choses prennent en Suisse un tour brutal avec l'offensive allemande de mai 1940 : ce mois-ci, l'aviation suisse va engager 45 patrouilles de deux avions lors de 31 opérations. Dès les premières heures de la matinée du 10 mai 1940, un Me 109 que pilote le premier lieutenant Hans Thurnherr, de la Compagnie d'aviation 6 (Cie.Av. 6) à Thoune découvre à l'est de Bâle un bimoteur allemand non identifié. Dûment canonné, l'intrus devient acteur du premier engagement offensif de la chasse suisse; il parvient néanmoins à regagner l'Allemagne. Ce même vendredi 10 mai, 18 bombes allemandes tombent près du pont de chemin de fer de Courrendlin dans le Jura suisse; des caténaires de la voie Delémont-Moutier sont coupées par ce qui est une méprise plutôt qu'agression délibérée.

La Luftwaffe n'en est d'ailleurs pas à une erreur près ce jour-là, la plus flagrante est le bombardement accidentel par 20 Heinkel He 111 du III./KG 51 de la ville allemande de Fribourg-en-Brisgau [5].

Sortant d'un nuage de neige, le Heinkel est immédiatement attaqué par deux Me 109.

16 MAI : LE HEINKEL DE KEMLETEN

Toujours dans le cadre de la *Westfeldzug*, la Luftwaffe s'en prend le jeudi 16 mai 1940 à des cibles ferroviaires sur les axes Nancy-Vesoul et Épinal-Neufchâteau. Elle tente ainsi de ralentir, voire couper, l'acheminement de renforts français vers le front du Nord enfoncé à Sedan le 13 mai, tandis que les Allemands laissent croire à un débordement du front par la région bâloise, entraînant ce jour-là une remobilisation de l'armée suisse.

En fin d'après-midi, une des unités aériennes engagées, la 9./KG 27 tente de retraverser les Vosges vers sa base de Baltringen entre Strasbourg et Baden-Baden. Un de ses Heinkel 111, le

1G+HT, s'égare dans la couche nuageuse qui venue du Wurtemberg, s'étend jusque vers les 7° de longitude est. Peut-être l'équipage veut-il contourner la crasse par le sud, retrouver la vallée du Rhin et la remonter jusqu'à sa base ? Peut-être le vent impose-t-il au Heinkel une dérive sud que l'*Unteroffizier* observateur Hans Scholler ne peut compenser en raison, dira-t-il des perturbations dont souffre sa radiogoniométrie.

À 17h03 en tous cas, le bimoteur est sur la Suisse, au sud de Montbéliard, vers Montfaucon. Ici un poste d'écoute signale la violation aérienne à la Centrale d'engagement bernoise. On entend ensuite l'intrus près de Soleure, ce qui permet de déterminer ses intentions probables. Peu après on signale l'avion à Schötz près de Sursee d'où son opérateur radio, l'*Obergefreiter* Alfred Herzig se fait peut-être « tirer » par l'émetteur radio de Beromünster dont il connaît la fréquence de 556 kilocycles (on dit KHz aujourd'hui). Peut-être, mais toujours est-il que le pilote, le *Leutnant* Joachim Rieker, tente alors une percée. Sortant de la couche, l'observateur Scholler remarque un grand lac oblong en travers de sa route au-delà d'écharpes nuageuses et d'une neige intermittente. C'est le lac de Zurich mais sa forme et son orientation le font confondre avec le lac de Constance qui fait frontière avec l'Allemagne.

Au cap nord-est, le Heinkel frôle le sud de Zurich, se croit en sécurité en Allemagne. Erreur ! De Dübendorf où le *Flabdetachment* 34 du capitaine Wagner a installé ses canons Oerlikon, une giclée de 20 mm bien ajustée endommage l'avion. Et 10 kilomètres plus loin le bimoteur tombe pile sur deux Me 109 en maraude. Ce ne sont pas des collègues de la Luftwaffe

Ce passage à basse altitude d'un Me 109E des Troupes d'Aviation suisses permet de distinguer les marques de nationalité surdimensionnées. Le 16 septembre 1944, leur visibilité sera encore renforcée par l'adjonction de bandes blanches autour du fuselage et des plans. (Collection A. Violand)



mais des chasseurs de la *Fliegerkompanie 21*, encore elle !

Il s'agit en fait de la seconde patrouille de deux avions levée pour intercepter l'étranger. La première, lancée depuis Olten, est revenue bredouille. Quant à la présente, elle a décollé de Dübendorf à 17h25 vers l'ouest, pour se positionner entre Beromünster et Zurich. Soudain ses pilotes, les premiers lieutenants Victor Streiff (sur le J-349) et Richard Kisling discernent un Heinkel sortant des nuages de neige (en mai !), quasiment sur leurs flancs. Ils ne tergiversent pas. Identifié à moins de 200 mètres, l'Allemand est immédiatement attaqué comme l'enjoignent les ordres du début avril.

Une centaine de coups portants percent le duralumin venu du Reich... À l'arrière, les deux occupants sont blessés : le radio-navigant Herzig a un bras brisé et le *Feldwebel* mitrailleur Gerhart Hobbie a la main gauche lacérée. Quant à leur Heinkel, il remonte au même cap dans les nuages, fumant du moteur droit tandis que le gauche cafouille. L'appareil perd de la hauteur, revient en contact visuel avec le sol. Du fond de l'avion, les deux blessés sautent en parachute de quelque 200 mètres de haut et touchent terre vers Billikon. La garde locale les remet promptement à l'hôpital de Winterthur.

À bord, les autres membres de l'équipage songent aussi à quitter l'appareil en perdition mais Scholler s'est empêtré dans la quincaillerie du nez vitré. Son pilote se ravise alors, opte pour l'atterrissage. À la lisière d'un bois, un terrain approprié monte du grésil. On est trop haut, trop vite... Un arbre... Son tronc freine la trajectoire. C'est un gros arbre fruitier qui s'arrache en même temps que l'aile gauche dans un fracas de fin de monde. L'épave plaquée à terre pivote, s'arrête face à la forêt. Par chance ni le pilote ni l'observateur ne sont blessés. Ils abandonnent l'avion qui commence à brûler, fuient dans les bois. Ils l'ignorent mais ils ont



touché terre à 5 kilomètres au sud de Winterthur, près du hameau de Kemleten (aujourd'hui Chämleten). Il est autour de 17h30.

Le temps de détruire cartes et instruments et les deux évadeurs s'engagent vers l'ouest. Ils se savent à présent en Suisse et Rieker qui n'en est pas à son coup d'essai (descendu en Pologne il avait rejoint son unité) compte bien récidiver. D'en l'air il a observé une voie de chemin de fer (celle d'Effretikon à Winterthur) et espère y sauter dans un train vers le nord. Le projet tourne court : un cheminot alerte la police et vers 9 heures du soir des hommes de la 12^e section de Dragons capturent les fuyards.

Entre-temps les deux Messerschmitt suisses ont rejoint Dübendorf, allégés de 1 200 balles de 7,45 mm et de 120 obus de 20 mm, la monture de Streiff ayant en contrepartie récolté un coup de 7,7 allemand dans sa casserole d'hélice.

Le Bf 109D J-309, train et volets sortis, se présente à l'atterrissage. C'est cet appareil que pilote le lieutenant Rudolf Suter de la Cie.Av. 9, le 4 juin 1940. (Collection M. Groppi)

Pas de survivant à bord du Heinkel 111 de la KG 53 descendu par le capitaine Roubaty.

1^{ER} JUIN 1940 : LA LÉGION CONDOR

Le mois de mai s'achève sans autre incident que l'observation de 113 violations aériennes, la plupart non identifiées. En juin, les Suisses monteront dix opérations d'interception mettant en jeu 37 patrouilles. La première a lieu le 1^{er} juin : celle de Heinkel 111 allemands, peut-être des « retours » de raids massifs sur des triages ferroviaires entre Voiron et Ambérieu.

Dès l'aller, les escadrilles allemandes empiètent déjà sur l'espace suisse en s'écartant de l'axe théorique Bâle-Pontarlier-Bourg. Venues au-dessus d'une couche nuageuse de leur lointaine base bavaroise de Grossostheim, près d'Aschaffenburg, il leur est certes difficile – si toutefois elles s'en préoccupent – d'identifier le sinueux tracé frontalier franco-suisse. Quelque 36 avions de la KG 53 « Légion Condor » pénètrent ainsi en Suisse à 15h48 dans l'ouest de Bâle. Un quart d'heure après, deux Me 109 suisses décollent de Thoune pour les intercepter; ils sont pilotés par le capitaine Jean Roubaty [6], commandant de la Cie.Av. 6 et son ailier, le lieutenant Alfred Wachter. Dirigés vers Ste-Croix, les chasseurs à croix blanches découvrent vers Neuchâtel un Heinkel 111 qu'ils attaquent au-dessus de nuages épars. L'échauffourée prend place dans les 2 500 mètres d'altitude soit, en ces lieux à moins de 1 000 mètres/sol. Pourquoi l'avion allemand fait-il alors cap au nord-est demeure indéterminé mais en tous cas le tir rapproché de Roubaty – à une cinquantaine de mètres déclare Wachter – atteint sa cible. Des tôles se détachent de l'Allemand

qui riposte et plonge vers la couche emmêlée dans la forêt neuchâteloise. Une seconde passe menée par Wachter réduit le mitrailleur dorsal au silence puis, tandis qu'il dégage au nord au ras des arbres, Wachter perçoit une longue trainée de flammes giclant des frondaisons, bientôt suivie de volutes de fumée grasse.

C'est ce funèbre pilier que le guetteur Huguenin rapporte à 16h20 « derrière Lignières, au début de la vallée d'Enges », depuis son poste d'observation 212 vers La Neuve Métairie. Le Heinkel – un modèle H codé A1+DM de la 4./KG 53 – s'est d'abord empêtré dans des poteaux téléphoniques vers Le Vallon, puis a foncé vers la pente ouest du Serroue où il s'est désintégré dans les arbres. Le fuselage s'est brisé à hauteur du poste de tir arrière, jetant dehors son servent Engelbert Plötz. Deux autres corps sont retrouvés dans la forêt : le radio Otto Müller et le mécanicien Emil Heimann; c'est vraisemblablement ce dernier que l'arrêt brutal du Heinkel a projeté loin devant les débris. Les deux derniers aviateurs, tués eux aussi par la violence du choc, sont carbonisés dans les décombres du poste avant qu'a enflammé l'essence du grand réservoir de fuselage : le pilote Arthur Nöss et l'observateur Hans Kaltenbach.

Pas de survivant donc, parmi les cinq membres d'équipage venus trouver leur destin sur les hauteurs ouest du lac de Bienne, près du village de Lignières. Le pilote Nöss a joué de malchance : eut-il pu voler deux kilomètres encore qu'il se fût trouvé sur les terrains plans de La Praye où il eut peut-être pu se



Survolant ce magnifique décor alpestre, le Bf 109E J-381 sera détruit après la guerre suite à des ennuis de train. Son pilote sera à cette occasion le premier lieutenant Schenk, qui, au sein de la Cie.Av. 2, aura combattu contre des He 111 le 1^{er} juin 1940. (Collection M. Groppi)

poser en limitant la casse...

Quoi qu'il en soit, la patrouille Roubaty-Wachter quitte la scène et rentre à Thoun. Elle est relevée une heure après par deux collègues de la Cie.Av. 6 envoyés affronter les retours de la KG 53 : deux Me 109 aux mains du premier lieutenant Hans Thurnherr et de son ailier le lieutenant Paul Schenk.

Cette fois les Allemands évoluent plus au nord qu'à l'aller, au cap nord-est, pratiquement sur la frontière entre Morez et le saillant de Porrentruy. Ils sont bien deux douzaines et le SRSA leur attribue encore deux patrouilles de Me 109 de la Cie.Av. 15. À 17h15 en ce 1^{er} juin, elles décollent d'Oltén avec respectivement le capitaine Werner Lindecker et le premier lieutenant Rudolf Homberger sui-

vis du premier lieutenant Kuhn et du lieutenant Erwin Aschwanden [7].

Deux de ces six pilotes vont s'adjuger un nouvel Heinkel. Le Suisse Paul Schenk perd son leader de vue dans les nuages de la région de St-Imier, à l'est de Bienne. Son Messerschmitt est dépourvu de radio, car seuls les chefs de patrouilles en sont dotés en cet été 1940. Schenk ne peut donc retrouver son camarade. Et c'est tant mieux car ceci lui vaut de soudain découvrir au sud-ouest quatre « V » de trois Heinkel chacuns, étagés en formation serrée. Les intrus volent bien dans les 4000 mètres. Impavides, ils dépassent Schenk qui s'écarte pour se positionner sur leurs arrières. À 17h32, il tire « sur l'avion de gauche de la dernière patrouille » (le dernier « V »). Mais les Allemands veillent : les mitrailleurs arrière des trois avions tirent quelques secondes avant lui. Schenk qui les talonne à cent mètres est touché aux deux ailes. Sans gravité heureusement. Il tire à son tour. Près de la moitié de ses munitions. Le Heinkel fume du moteur droit mais n'obtient aucun répit. Schenk lui décoche le reste de ses projectiles.

Son adversaire se perd dans un nuage. Schenk se préoccupe alors de ses arrières, y aperçoit deux autres paires de collègues tiraillant sur d'autres ennemis. Il croit de bonne foi avoir descendu son adversaire mais devra déchanter. Tout d'abord on n'en découvrira pas l'épave en territoire suisse. Ensuite, revenu à Thoun, il apprendra qu'un second pilote suisse revendique le Heinkel : le capitaine Lindecker. « Parvenu sur St-Imier, dit celui-ci, j'ai observé à mon altitude, vers 4 000 mètres, un tir de DCA française au-delà de la frontière ». Le Suisse remarque alors un peu plus haut une douzaine de bombardiers allemands volant vers Bâle en frôlant la frontière. Afin d'éviter le survol du territoire français, Lindecker attend que la formation pénètre sur le saillant de Porrentruy aisément reconnaissable grâce à l'épingle à cheveux qu'y trace le Doubs.

Les bombardiers allemands dérivent vers la Suisse pour échapper aux défenses françaises.

Son « Mess » peine à rattraper la formation adverse mais Lindecker parvient quand même à quelque 500 mètres de l'homme de gauche du dernier « V » allemand. Il tire et... se fait couper la route par deux Messerschmitt amis. Revenu de sa surprise, Lindecker constate que « son » Allemand plonge en dégageant une fumée grise. Il vide alors ses dernières cartouches sur le Heinkel de droite. Sans résultat.

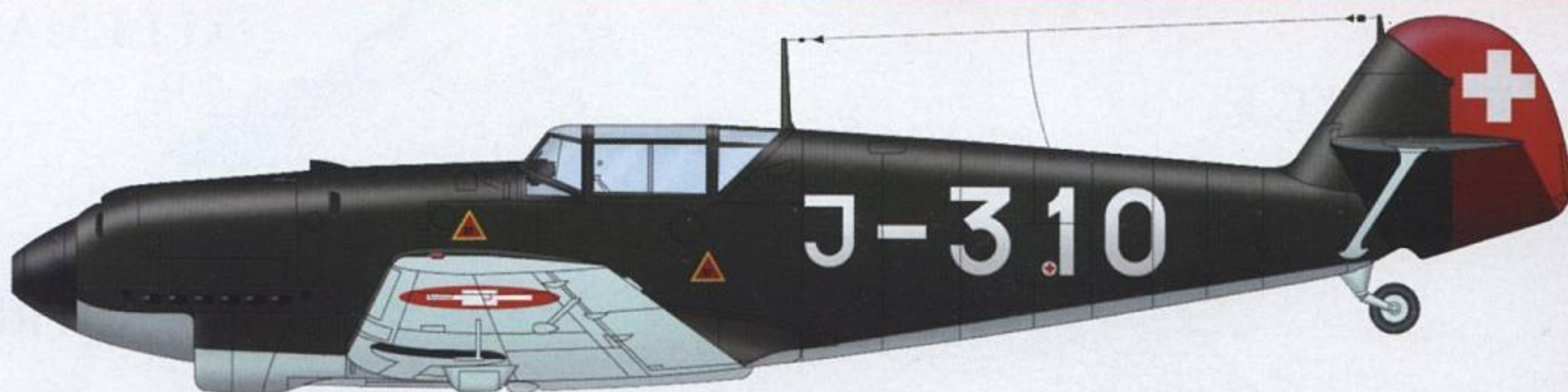
Quant à son ailier, Hornberger, il ne tire pas : les Allemands quittent en effet l'espace suisse. Ce qui n'empêche d'ailleurs pas le tandem Kuhn-Aschwanden de braver un nouveau barrage de la DCA française pour s'en prendre aux bimoteurs allemands. La situation est confuse comme toujours lorsque nombre d'acteurs sont mêlés à une scène dont l'aune de temps se mesure en secondes. En définitive, on attribuera un Heinkel en notant que l'avion fut aussi touché par Schenk. Leur victime, le He 111 A1+?C du II./KG 53, aboutit en France où elle se pose sans mal pour l'équipage du *Leutnant* Hohe qui est capturé à Oltingue [8], à 25 kilomètres de Bâle et à 3 kilomètres de la sinieuse frontière suisse.

2 JUIN 1940 : RETOURS DE LYON-BRON

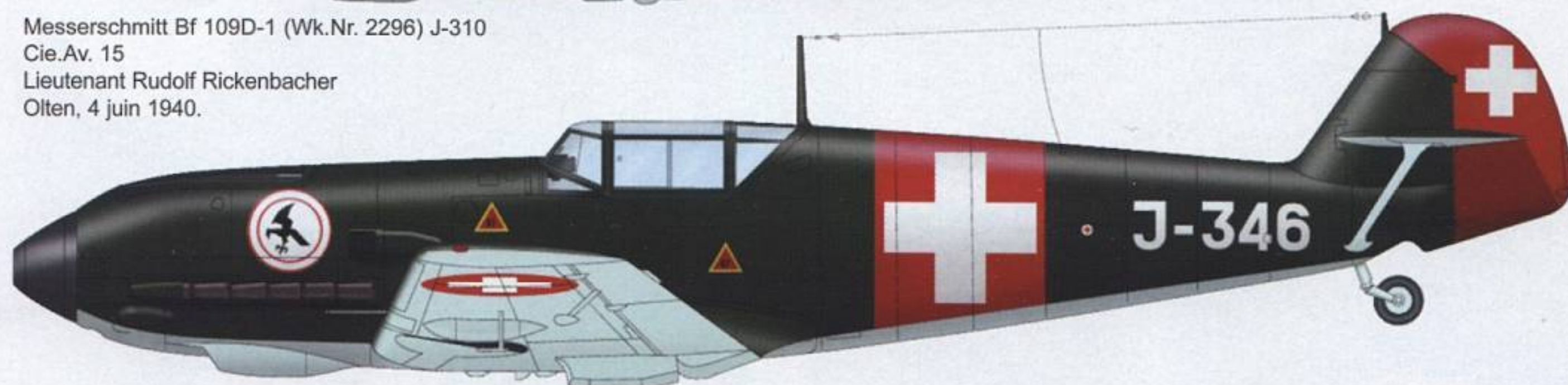
La pression sur les défenses suisses ne se relâche pas le 2 juin. Les bombardiers allemands dérivent avec persévérance dans l'espace aérien helvétique et leur volonté délibérée se manifeste d'aller là échapper aux attentions françaises. Ainsi la KG 55 attaque-t-elle

dans la matinée la base moderne de Lyon-Bron. Elle est immédiatement en butte à une vigoureuse défense française apportée par le GC III/9 dont les Bloch 151 décollent de Satolas vers 08h15. Deux autres unités sont aussi en l'air : des Potez 631 de chasse de nuit de l'ECN 5/13 de Loyettes et des Morane 406 du GC I/145 polonais basé à Mions-Corbas. Interrogé par la suite en Suisse, un aviateur allemand croira avoir été aux prises avec « deux Spitfire », démontrant par là combien identification et tension nerveuse font mauvais ménage.

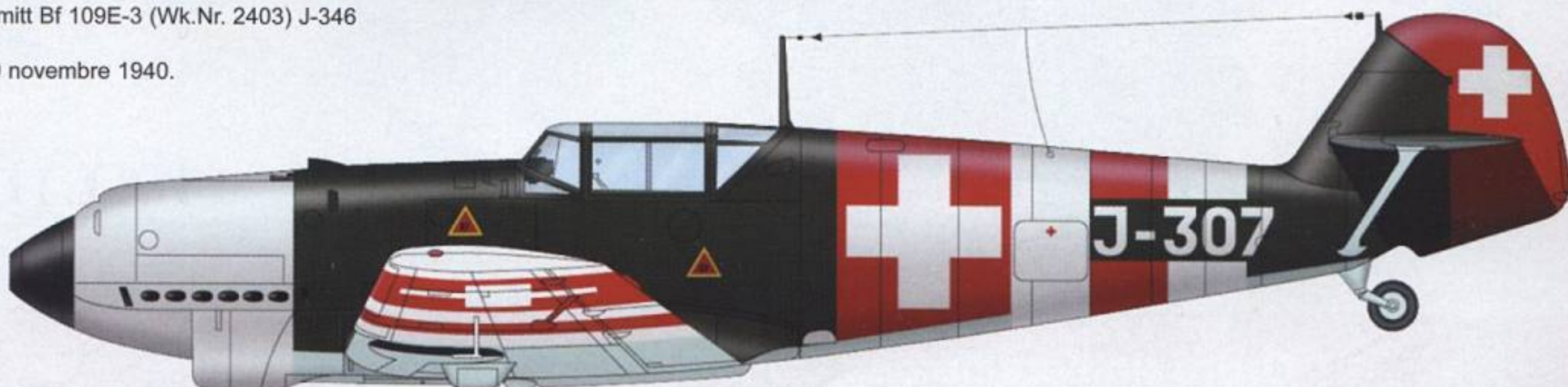
Au moins deux des appareils à croix gammées sont endommagés, qui se délestent de 12 bombes de 50 kg. Le premier dévale vers Genève qu'il survole « dans les 7 500 mètres » (sic). L'avion remonte le lac Lemman, poursuit sa route au nord-est, survole le plateau suisse et s'échappe en Allemagne sans avoir été inquiété. L'autre est moins chanceux. Il s'agit du He 111P-2 construit par la Norddeutsche Dornierwerke à Wismar et codé G1+HS à la 8./KG 55. Son pilote, l'*Unteroffizier* Horst Mahnert, ne parvient pas jusqu'à Bron. Il n'y verra pas ses collègues arroser la base de quelque 230 bombes, y occasionnant de sérieux dégâts dont le plus spectaculaire verra 30 000 litres d'essence partir en fumée. Après Bourg-en-Bresse, des Potez de Loyettes font mouche sur le Heinkel : il est difficile de déterminer qui du capitaine Perdrizet – dont le mitrailleur, le sergent David, est blessé au pied – ou du sergent Farriol avec son mitrailleur Birrembaut, touche l'avion allemand. Leur tir en tous cas atteint le radio Max Volkmar,



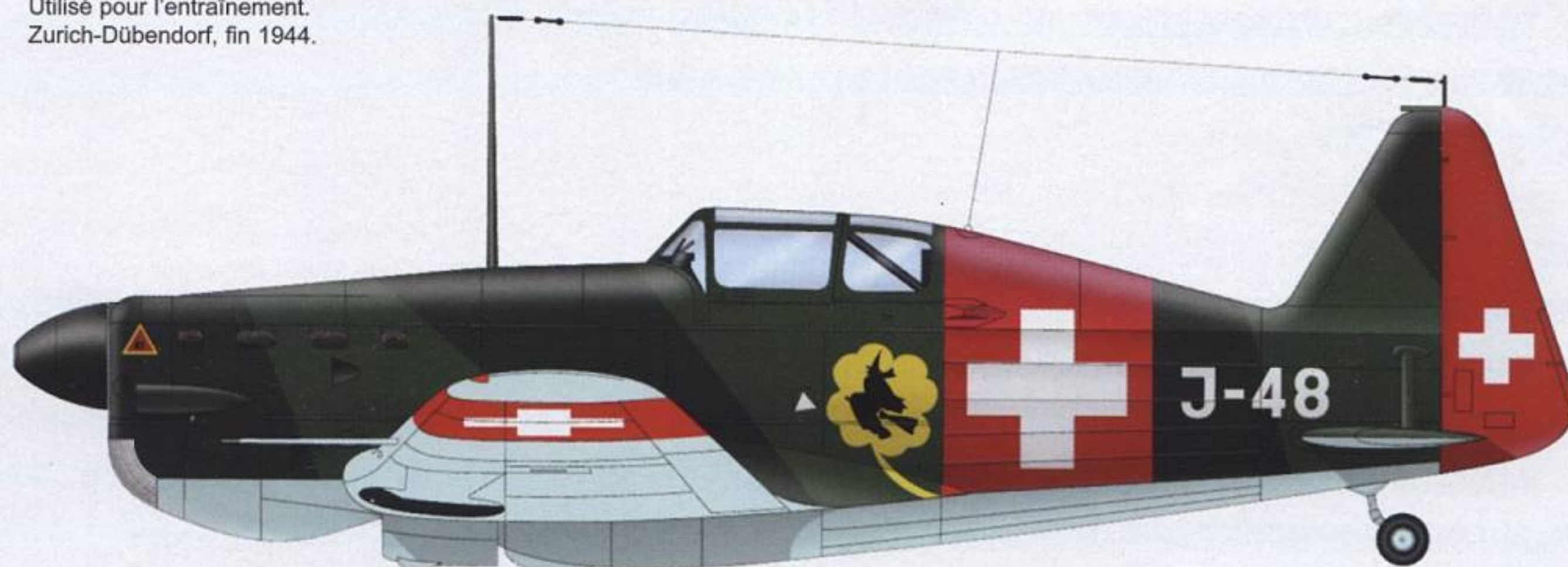
Messerschmitt Bf 109D-1 (Wk.Nr. 2296) J-310
Cie.Av. 15
Lieutenant Rudolf Rickenbacher
Olten, 4 juin 1940.



Messerschmitt Bf 109E-3 (Wk.Nr. 2403) J-346
Cie.Av. 15
Thoune, 29 novembre 1940.

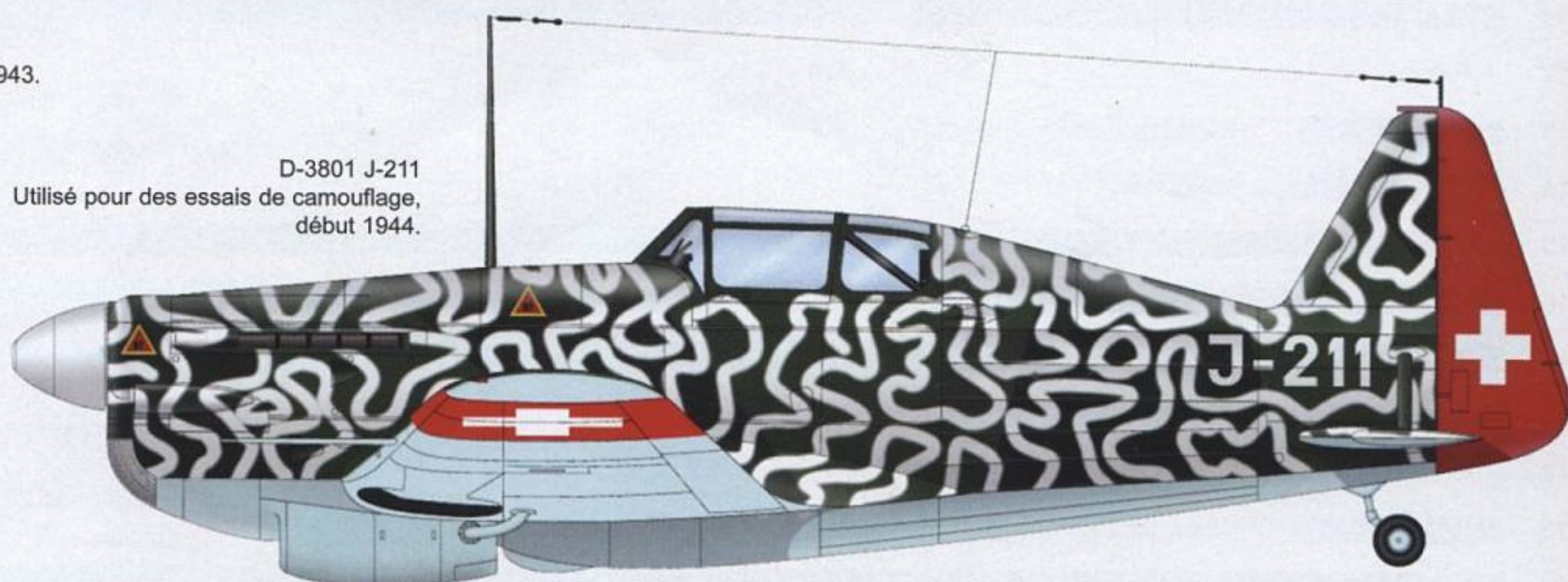


Messerschmitt Bf 109D-1 (Wk.Nr. 2302) J-307
Utilisé pour l'entraînement.
Zurich-Dübendorf, fin 1944.



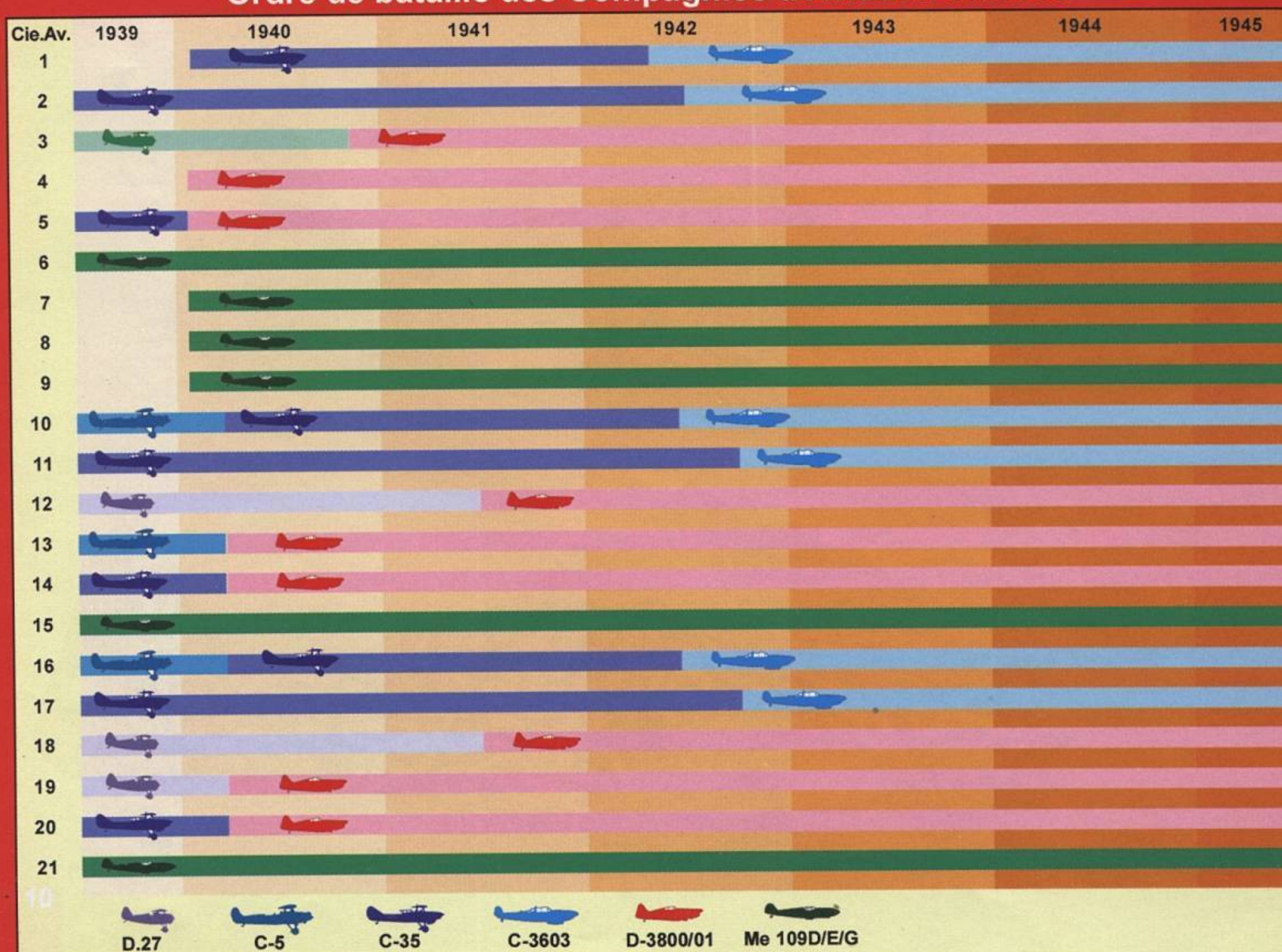
D-3800 J-48
Cie.Av.4
Zweisimmen, 1943.

D-3801 J-211
Utilisé pour des essais de camouflage,
début 1944.





Ordre de bataille des Compagnies d'Aviation suisses



endommagé aussi le Daimler-Benz droit dont l'hélice doit être mise en drapeau.

Manhart abandonne ici la mission, enjoignant à Volkmar de transmettre l'information à sa base de Stuttgart-Echterdingen; plus tard, les Suisses reconstitueront le message qui dit « (...) retour comme prévu via la Suisse, bombes larguées en catastrophe ». Selon certains [9], un des Heinkel aurait piqué vers Loyettes, s'y délestant de dix bombes tombées sans éclater aux abords de Marcellieux. C'est vraisemblablement cet appareil que le sergent Farriol déclare avoir lâché au nord-est, par le travers de Nantua, suite à quoi les Français revendiqueront « (un) He 111 abattu (dans l'Ain) entre Nantua et Bellegarde »; il est cependant quasi certain que l'avion est celui parvenant en Suisse toute proche. Dans sa tentative de rentrer en Allemagne, l'éclaté que pilote Manhart se dirige en effet vers le massif du Retord, franchit le mont Vuache et débouche dans les 1 700 mètres sur Genève. Ici, alerté par le précédent intrus, le Détachement 38 de *flab* envoie rien moins que 160 obus vers le Heinkel. Sans résultat malgré l'excellente visibilité. L'Allemand s'échappe, passe sur le lac Léman jusqu'à Rolle, s'enfonce dans les terres vers Neuchâtel, le Jura et la terre promise allemande. Il n'y parviendra pas.

C'est que sur le saillant de Porrentruy, 120 kilomètres au nord, le SRSA a installé préventivement une patrouille de Me 109E. Le leader en est encore le capitaine Lindecker qui capte sur sa radio un ordre de déroutement au sud-ouest. Les deux « Mess » déboulent ainsi sur le lac de Neuchâtel et soudain, dans la brume opale du contre-jour, discernent loin sous eux, sur Yverdon, le bimoteur gris



qui évolue lentement à quelque 500 m/sol. À son bord, la confusion règne et l'attaque suisse survient tandis que Volkmar, seul homme valide à l'arrière, quitte son poste pour se préparer à un atterrissage forcé jugé inévitable. Son camarade Schubert, aguerri par des missions durant la guerre civile d'Espagne, le rabroue. C'est dans cette querelle que surgit Lindecker... Tonneau et piqué l'ont positionné sur l'arrière du Heinkel. À 100 mètres il attaque au canon, voit des flammes filer derrière un moteur. Aucun répit pour le malheureux Allemand que l'ailier Aschwanden canonne à son tour.

Codé J-1 dans la nomenclature des chasseurs suisses, ce Morane 406 est le premier des deux achetés à la France en 1939 pour évaluation par les Troupes d'Aviation. (Collection de l'auteur)

Le Heinkel éclopé tente de s'échapper vers l'Allemagne par le Jura. Il n'y parviendra pas.

Le Heinkel capitule. Il fait demi-tour, descend au sud, se pose sur un providentiel terrain plat. Train rentré, il glisse dans un champ de blés murs. Vacarme de tôles martyrisées... énormes poussières qui attirent les hommes du lieutenant René Wurlod, Compagnie II/5 de Fusiliers suisses, cantonnés à 300 mètres de là, à Ursins. Déjà l'équipage est dehors. Les plus valides en tous cas : ils s'affairent à sortir le mitrailleur Hans Lindner que des éclats de 20 mm suisses ont grièvement touché à la tête – il mourra le lendemain à l'hôpital d'Yverdon. Le radio Volkmar, blessé en France, et Willy Schubert, le mécanicien, feront là aussi un court séjour avant de rejoindre dans l'internement Manhart et son observateur Hans Söhner.

Entre-temps, le lieutenant Wurlod a dissuadé Schubert d'actionner la grenade incendiaire de destruction de l'avion : une balle de son pistolet a éraflé l'Allemand, à la tête lui aussi. Remarque ironique : ce que Schubert ne réussit pas à faire, d'enthousiastes territoriaux cyclistes de la Landwehr 31 commencent à s'en charger, démontant prestement instruments et autres souvenirs ! Dûment morigénés, ils rendront tout penauds des larcins qui contribueront à l'élaboration du dossier « Heinkel 111 » de l'armée suisse.

4 JUIN : DE L'ESCARMOUCHE AU DRAME

Le 4 juin 1940, l'évacuation des troupes britanniques encerclées à Dunkerque est achevée. Plus au sud, les Allemands vont franchir l'Aisne et la Somme. Et 400 kilomètres plus loin encore, la frontière nord-ouest de la Suisse connaît de nouvelles pénétrations aériennes de belligérants. La quasi totalité d'une douzaine de violations d'espace sont certes le fait de la Luftwaffe, mais dans la nuit les bombes qui frappent Tägerwillen en Thurgovie sont françaises.

De jour, des engagements se produisent entre Suisses et Allemands qui dans la matinée s'en prennent encore à des objectifs dans le Centre-Est français. Les bombardiers sont toutefois moins nombreux que précédemment en raison, entre autres, du retrait d'opérations de la KG 51 qui va se rééquiper en Junkers Ju 88 à Ratisbonne-Obertraubling. En fait les observations suisses portent aujourd'hui essentiellement sur des Messerschmitt *Zerstörer* bimoteurs de chasse Bf 110.

À 14h45, l'équipage du C-35 codé C-137 venu de Berne-Belp évolue sur la Dent de Vaulion qui surplombe le lac de Joux de ses 1 486 mètres. C'est à 5 kilomètres à l'ouest de l'aérodrome de Pontarlier, en France vers lequel le premier lieutenant Jacques Feldmeyer, observateur du C-35, remarque un combat aérien au-dessus des nuages qui ornent les sommets jurassiens. Il y a là une

Au premier plan, le J-316 sur lequel vole le lieutenant J-P. Benoit le 4 juin. C'est également sur cet appareil que se tuera accidentellement le lieutenant G. Nipkow, le 26 juin 1942. (Collection M. Groppi)





Le Morane D-3800 J-32 (livré aux Troupes d'Aviation le 20 mars 1940) en patrouille au-dessus de la Suisse centrale. (Collection de l'auteur)

douzaine d'Allemands tournoyant dans un « cercle lufbery » que six chasseurs à cocardes tentent de rompre [10]. La mêlée dérive vers la Suisse sans que le C-35 réussisse à s'interposer. Par contre son pilote, le lieutenant Henri Morier découvre un unique Heinkel 111 qui lui arrive dessus. À 700 mètres, Morier fait feu de toutes ses armes : 20 coups du canon axial et une centaine de balles de ses mitrailleuses d'ailes. Trop loin ! Les projectiles se perdent dans la nature. Le Heinkel se dérobe dans les nuages...

Sur le Doubs

À la même heure, les Me 109E-3 codés J-315 et 316 décollent de Thoun en direction de la frontière nord-ouest. Parvenus sur

La-Chaux-de-Fonds les pilotes, les lieutenants Alfred Wachter et Jean-Paul Benoit de la Cie.Av. 6, identifient trois bimoteurs Bf 110 volant en échelon refusé à droite. Ont-ils sciemment franchi le Doubs qui serpente dans sa gorge-frontière ? L'ont-ils seulement distingué sous les nuages ? Veulent-ils attirer la patrouille suisse sur la France pour ensuite crier au scandale d'une neutralité suisse n'hésitant pas à casser de l'Allemand en territoire belligérant ? On y reviendra.

Wachter observe en tous cas la formation adverse virant au nord vers la France et, au même moment, essuie le tir du dernier mitrailleur arrière. Le pilote helvétique veut se rapprocher à moins de 200 mètres avant de riposter mais brusquement, les deux premiers bimoteurs virent sur la tranche et reviennent se placer derrière lui. Wachter n'a d'autre ressource que de dégager en piqué jusqu'au ras des arbres avant de retourner à sa base. Entre-temps, il a cependant le temps de remarquer une autre rixe où s'affrontent Bf 110 allemands et Me 109 suisses, secondés par un Morane isolé qu'il croit être un compatriote.

Morane en montagne

Il est 15h03 lorsque décollent du pied du Jura, à Bienne-Bözingen (Boujean, en français), deux Morane D-3800 de la Cie.Av. 13 : les deux appareils – le J-24 du premier lieutenant Mark Wittwer et le J-34 du lieutenant Ewald Heiniger – seront les premiers du type à se trouver au contact des Allemands. En 20 minutes ils se sont hissés à 9 000 mètres sur Saignelégier qui est toute proche et au nord de la zone où la Luftwaffe s'exteriorise aujourd'hui; c'est probablement un de ces Morane

Les Bf 110 se sont-ils égarés ou tentent-ils d'attirer la chasse suisse au-dessus de la France ?

que remarque Wachter tandis qu'il échappe aux Bf 110.

Heiniger intervient tandis que des 110 se tournent vers la Suisse, pris à partie par des Me 109. Lui-même pique et tire sur un adversaire, puis sur un autre, devient à son tour cible d'un *Zerstörer*, dégage, se retrouve très bas... Il remonte pour une troisième attaque vers un Allemand au cap nord, la déclenche trop loin, retombe à 100 mètres sur des Franches Montagnes qui culminent ici vers les mille mètres. Heiniger en montée vers Neuchâtel observe encore un 110 en fuite vers le nord, bien à l'intérieur des frontières. Il veut le rattraper mais les modestes 860 ch de sa monture ne font pas le poids. Il est forcé d'abandonner, décochant de trop loin une rafale rageuse vers l'ennemi. Il aura dépensé 42 obus et quelque 200 balles sans autre résultat que la satisfaction de voir deux 110 piquant à mort vers la France à la pointe de traînées de vapeur blanche. Pour son leader, Wittwer, une double altercation avec un Allemand sur Bienne ne sera pas plus concluante.

Deux Bf 110 pour la France

Chronologiquement, les prochains avions au décollage de guerre ce 4 juin sont deux Me 109E-3 de la Cie.Av.9. À 15h23, ils quittent Avenches qui, au sud de Neuchâtel, est un terrain-satellite de Payerne. Il s'agit du J-332 du capitaine Pista Hitz et du J-351 du lieutenant Gustav Nipkow [11]. Seul Hitz parvient à tirer sur les Allemands qu'il rencontre sur La-Chaux-de-Fonds. La petite ville n'est qu'à 4 kilomètres de la frontière et encore une fois on peut se demander s'il y a réelle volonté des Allemands de pénétrer en Suisse ou s'il s'agit d'une simple dérive de vol ?

Les 120 obus que Hitz distribue en tous cas contribuent peut-être à

ramener au sol un des deux Bf 110 à croix noires qui terminent leur carrière en France voisine : vers Le Russey pour l'un et à Ferrières, près de Maïche, pour l'autre. Le premier, ironie du sort, se pose à proximité du lieu-dit « Les Allemands »...; il a pour pilote Alfred Kellermann et pour radio-mitrailleur Alfred Wöhl et aurait appartenu à la 6./ZG 1 [12]. Au terme de leur sortie, Hitz et Nipkow vont se poser au sud-ouest, respectivement à Genève et sur le terrain bosselé de Lausanne.

Toute la Compagnie 15

Aux mains du premier lieutenant Borer et du lieutenant Ris, une patrouille de Morane D-3800 part à peu près au même moment du « lointain » aérodrome de campagne de Kestenholz, nid de la Cie.Av. 14, à mi-chemin entre Soleure et Olten. Elle ne parviendra toutefois pas au contact des Allemands.

Après tout ce qui précède, c'est quand même la Cie.Av. 15 qui va se classer en tête des interventions du 4 juin. Elle est équipée d'un assortiment de Messerschmitt 109E et 109D et, sur la journée, aura mis en l'air ses 13 avions disponibles dont, incidemment, trois seulement sont pourvus de radios.

En alerte dès l'aube, leurs pilotes décollent d'Olten entre 14h30 et 15h50. La première patrouille – des Me 109E du premier lieutenant Hans Kuhn et du lieutenant Erwin Aschwanden – rate quatre Bf 110 Allemands en route au sud-ouest depuis Porrentruy vers le lac de Joux. « Darwin » qui est le contrôle terrestre suisse du jour, lui enjoint alors d'aller engager un même nombre d'ennemis vers Neuchâtel; elle les découvre effectivement tout près, à quelque 3 000 mètres au-dessus de St-Blaise. C'est là

qu'Aschwanden s'interpose, tire au canon, n'observe aucun résultat, s'attache aux basques des Allemands jusqu'à Ste-Ursanne. C'est dans la saillant de Porrentruy qu'une rafale venue d'un 110 le manque de peu. Sans se laisser désemparer, le pilote suisse demeure rivié à un autre *Zerstörer*, réduit son éloignement jusqu'à quelque 300 mètres, tire encore. « Son » Allemand fuyant vers la frontière, il ne reste à Aschwanden qu'à revenir à Olten, y remplir soutes et réservoirs et repartir à l'ouest vers l'action.

Vers 15h30, Aschwanden retrouve une formation allemande à 4 000 mètres sur encore La-Chaux-de-Fonds. Il grimpe pour la dominer, tire sur un homme de droite. Une brève giclée de ses canons, vite interrompue par l'intervention d'un omniprésent 110. Il observe alors la noria adverse se rassembler sur la France tandis qu'un des 110 s'en va seul vers l'est et le lac de Bienne. Aschwanden poursuit ce téméraire, le gratifie d'une longue rafale et le perd de vue au moment où il est lui-même touché. Un obus allemand laboure son volet gauche... un de ses éclats gicle vers le cockpit, gifle sa main, la détache de la manette des gaz... Pied et manche à gauche, Aschwanden a vue sur ses antagonistes : deux Bf 110 en piqué sur lui... Contrevirage, altitude, retour à Olten sans autre avatar.

Entre-temps, son chef de patrouille Kuhn l'a perdu de vue sur le Doubs, y a trouvé quatre Allemands qui, estime-t-il, tentent de l'attirer sur territoire français. Puis voici qu'à 3 500 mètres un Bf



110 se détache, fait route au nord-est en suivant la crête des Franches Montagnes. Kuhn le prend à partie, épuise sur lui sa dotation de 20 mm : deux tambours de 60 coups lâchés de 4 à 200 mètres de distance. Il est 15h10 et l'Allemand descend, s'enfonce à 2 000 mètres dans les nuages jurassiens. Kuhn, quant à lui, a reçu dans son aile droite deux balles de 7,9 mm en cadeau du mitrailleur arrière adverse. Le pilote suisse retrouve l'herbe d'Olten à 15h20. On le réarmera et il repartira avec un nouvel ailier, Ruedi Homberger. Cette dernière patrouille ne rencontrera

C'est à bord de ce Bf 109D immatriculé J-310 que le lieutenant Rudolf Rickenbacher trouva la mort à Boécourt, le 4 juin 1940. (Collection M. Groppi)

Un des éclats gicle dans le cockpit, gifle la main du pilote et la détache de la manette des gaz.

plus d'intrus.

Dans l'intervalle trois autres 109 helvétiques de la même Cie.Av. 15 ont toutefois repris l'air, emmenés par Homberger qui a décollé à 15h19 avec le lieutenant Friedrich Egli en ailier. Un troisième avion suit, le J-329 aux mains du premier lieutenant Alfred Rufer, qui, en l'absence du capitaine Herman Lindecker, officie comme responsable de la Compagnie et ne veut pas manquer l'engagement. C'est bien ainsi car Homberger ne tarde pas à revenir, trahi par un moteur récalcitrant.

Sur La-Chaux-de-Fonds encore et toujours, le gang Egli-Rufer trouve « dans le soleil » un Messerschmitt isolé. Ami ou ennemi...? En tentant de l'identifier, Egli découvre à sa gauche rien moins que huit bimoteurs à svastikas, distants de quelque 5 kilomètres, mille mètres plus haut. Subitement ces appareils dégagent, retournent en France, emberlificotés dans les évolutions de quelques Messerschmitt suisses. Puis, tandis qu'un Suisse inconnu se joint à eux, Egli et Rufer observent des Allemands, sans doute les mêmes, qui reviennent en Suisse à la queue-leu-leu. Rufer s'en prend au dernier qui dégage et... se retrouve dans la ligne de mire d'Egli. À 150 mètres, celui-ci tire à quatre reprises au canon puis de ses mitrailleuses... qui s'enrayent. Après quoi, « en butte aux attentions d'un bombardier » (sic), Egli retourne à basse altitude vers Olten distante d'une quarantaine de kilomètres. Et Rufer sur son J-329 ? Dépourvu de radio, il s'est joint à Egli vers Soleure tandis que Homberger s'en retourne. C'est encore sur La-Chaux-de-Fonds qu'il distingue mille mètres plus haut le carrousel des 110 adverses déployés sur la frontière. Ici, à plus de 4 000 mètres d'altitude, le « lufbery » est quelque peu disjoint, permettant à Rufer de s'accrocher aux basques d'un Allemand. Il voit converger vers lui les traceuses blanches du tireur arrière adverse. Pas désemparé pour si peu, il attend avant de s'esquiver, de s'être rapproché à quelque 200 mètres pour lui dispenser tous

ses obus et un peu de ses mitrailleuses pour faire bonne mesure. Rufer a le temps de voir une longue flamme jaillir du moteur droit, mais déjà un autre Bf 110 le talonne. L'endroit est malsain. Au cap-retour vers Olten, il constate que son aile gauche est touchée. Et ce n'est pas tout : la température de son Daimler-Benz 601A grimpe à 120° C, ce qui l'incite à se poser d'urgence à Bienne-Bözingen où il constate que le mitrailleur allemand a touché non seulement sa voilure et son moteur mais encore son hélice et son radiateur.

Mort sur Boécourt

Ces dégâts sont toutefois mineurs en regard de ce que va connaître la prochaine patrouille. Elle quitte Olten à son tour à 15h35, formée par le premier lieutenant Rudolf Suter et le lieutenant Rudolf Rickenbacher sur deux Me 109D dépourvus de radio, les J-309 et 310. Depuis 3 500 mètres sur Saignelégier, Suter découvre trois Allemands empêtrés sur La-Chaux-de-Fonds. Il constate ici l'absence de son camarade – personne ne le reverra vivant – mais élit néanmoins d'aller s'interposer. Les humbles 680 ch de son moteur Jumo peinent à hisser Suter dans les 3 000 mètres tandis que le pilote s'applique à ne pas empiéter sur l'espace aérien français. La tâche n'est pas aisée en raison des nuages qui s'étendent à l'est jusque Délémont. Et voici que les Allemands choisissent cet instant pour, d'un tonneau, plonger dans la couche. Le ciel s'est vidé. Sauf d'une paire de 109E auxquels Suter tente de se joindre. Peine perdue, son modèle D ne fait pas le poids. En isolé il rentre à Olten à 16h08.

Là, on attendra vainement son ailier Rickenbacher que ses 1 018 heures de vol n'ont pas suffi à sauver d'un funeste destin. Son corps va être retrouvé dans un champ à 400 mètres du cimetière de Boécourt près duquel son J-310 est tombé à la verticale. Le village et sa cuvette se situent à l'ouest de Délémont, 10 kilomètres au



Les restes du C-35 C-125 abattu à l'est de Porrentruy le 8 juin 1940.
(Photo P. de Dompierre)

nord de la trajectoire adoptée par sa patrouille jusque Saignelégier et à une trentaine de kilomètres au nord-est du tumulte observé par Suter après qu'il eut constaté l'absence du malheureux. L'enquête va montrer que Rickenbacher [13] a utilisé une partie de ses munitions, que son avion a été incendié en l'air et que le pilote est sorti de son cockpit en feu. Les sangles du parachute brûlaient également et la toile s'est séparée du pilote qui serait tombé à pic de quelque 1 800 mètres. L'aviateur sera inhumé le 7 juin à Lötzwil en présence d'un grand déploiement de foule et de fleurs parmi lesquelles on remarquera une gerbe de la Luftwaffe, signe d'une chevalerie aérienne pas encore éteinte. Il se pourrait que la perte du jeune Suisse doive être attribuée à l'Allemand Herbert Kutscha

de la 5./ZG 1; cet élément n'a toutefois pas pu être recoupé. C'est sans doute cet engagement qu'observe le poste de guet P.206 depuis Lajoux, à 10 kilomètres de Boécourt. À 15h55, il transmet en effet au Major Weber, Groupe 3 du SRSA, un rapport que l'on peut comparer avec celui de Sutter : « *Second et sérieux combat de trois avions suisses contre des Messerschmitt 110. Quatre avions disparaissent après deux minutes d'engagement. Beaucoup d'autres avions en l'air* ». Si notre déduction est exacte, elle mettrait en évidence le seul témoin identifié jusqu'ici de la disparition de Rickenbacher : le guetteur anonyme du poste 206.

LA PROVOCATION DE RITTER VON GREIM

Ce qui précède permet de déduire que l'après-midi du 4 juin 1940 a vu de manifestes provocations allemandes tentant de leurrer la chasse suisse. Tout se passe comme si la Luftwaffe a voulu l'attirer à livrer bataille dans l'espace aérien français, l'attirer aussi dans des traquenards où des unités aguerries lui auraient infligé de sérieuses pertes.

Pourquoi ces déductions ? En raison d'abord de comptes rendus explicites fournis par des pilotes suisses engagés. Ainsi Hans Kuhn à 15h10 et Ewald Heiniger vers 15h25 voient-ils six Bf 110 aller et venir sur la frontière « *(avant de) voler vers la Suisse dans (notre) direction* ». Quant à Friedrich Egli il est vers 15h40 « *absolument convaincu que les Allemands ont cherché le combat (et) essayé de nous attirer dans l'espace français* ».

De plus, à l'objection que la couche nuageuse couvrant, selon Suter, le relief entre Saignelégier et Délémont aurait rendu aléatoire l'identification du tracé frontière, on peut rétorquer que la

Les Bf 110 se vengent de leurs déconvenues en massacrant un malheureux C-35.

vue du Doubs avec ses gorges bien dégagées au nord de la Chaux-de-Fonds, aurait pu dissuader des incursions en Suisse.

Une constatation pourrait cependant blanchir les formations allemandes: celle d'Egli qui voit « *huit avions venant (à l'ouest) de l'espace français (...) virant soudain à gauche (pour y retourner)* ». A contrario toutefois, les présomptions de complot allemand semblent bien confortées tant par un document de la Luftwaffe que par une déclaration d'un pilote de Bf 110 retrouvés en 1987 par l'observateur Wetter. Ce dernier cite un chapitre du *Lagebericht* 273 de la Luftwaffe intitulé « *Violation du droit des gens par des avions de chasse suisses* », dans lequel le commandement allemand se réfère aux combats frontaliers. Quant au pilote Jochen Schröder du II./ZG 1, il a souvenir d'un briefing du général Robert Ritter von Greim [14] organisant un piège à chasseurs suisses en représailles à la perte d'un Heinkel le 2 juin. Les ordres étaient pour les Messerschmitt 110 de se cantonner dans l'espace français. Par contre un unique Heinkel 111 devait servir d'appât en louvoyant de part et d'autre de la frontière. Venus de Lachen-Speyerdorf au sud-ouest de Ludwigshafen, 28 Bf 110 [15] refirent ainsi les pleins à Freiburg-im-Breisgau avant de repartir vers le sud de Montbéliard. On connaît la suite. Pour les Allemands, le bilan sera de deux Bf 110 perdus, du Heinkel endommagé et revenu de justesse quelque part vers Waldshut (?); en contrepartie les Messerschmitt bimoteurs revendiqueront non pas le seul avion de Rickenbacher mais aussi un autre de leurs petits frères suisses.

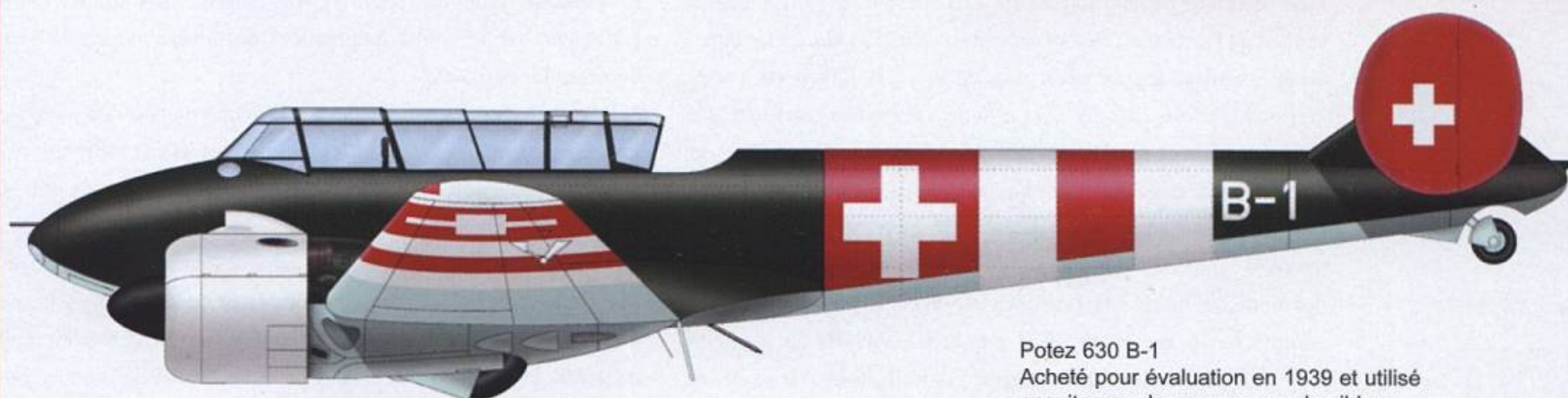
Ce 4 juin encore, l'attaché de l'air allemand à Berne, le général Hanesse est autorisé à s'entretenir avec deux aviateurs de Heinkel

internés à Thoun, Hans Scholler (arrivé à Kemleten le 16 mai 1940) et Hans Söhner (Ursins, 2 juin). La rencontre tourne court lorsque le général remet aux aviateurs un questionnaire censé destiné à leur procurer des effets personnels, mais qui en réalité tente de rassembler des informations sur les défenses suisses. Comme par hasard, les deux aviateurs étaient non seulement les chefs de bord de leurs avions, mais encore les observateurs dans leurs équipages respectifs, c'est-à-dire les mieux placés pour avoir glané toutes sortes d'observations tactiques...

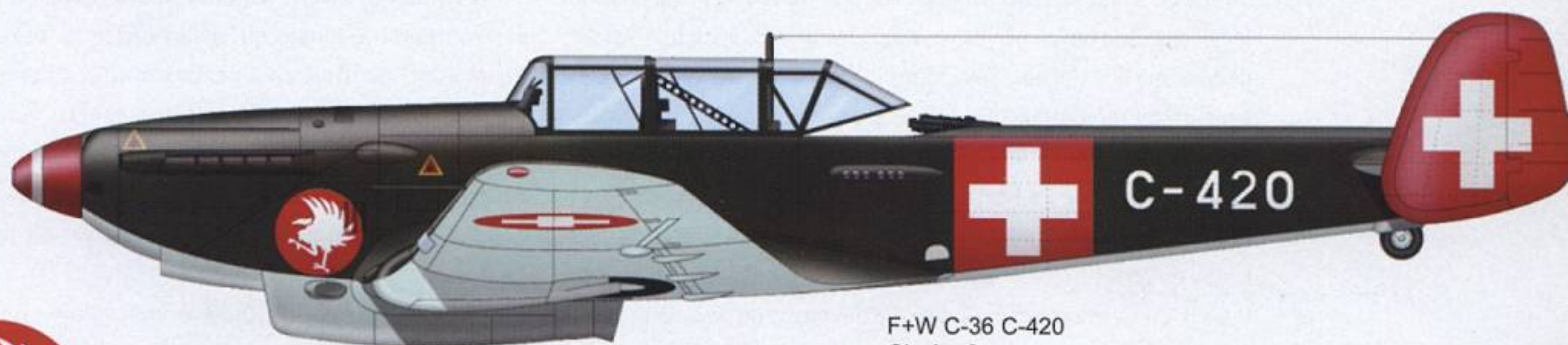
8 JUIN 1940 : VENGER LE C-35

Une journée ensoleillée baigne la Suisse occidentale le samedi 8 juin. Les 3/10^e de cumuli de beau temps flottant à 2 500 mètres obstruent à peine une visibilité de 30 à 50 kilomètres à cette altitude. Mais c'est bien plus bas que des éléments de la *Luftflotte V* rodent sur la trouée de Belfort. En fin de matinée des bombardiers s'en prennent à Besançon, se heurtant à des Curtiss et Morane français. Simultanément, dès 11h25, des avions à croix noires survolent sans vergogne l'axe Bâle-La-Chaux-de-Fonds. La région ne retrouvera le calme que vers 13 heures.

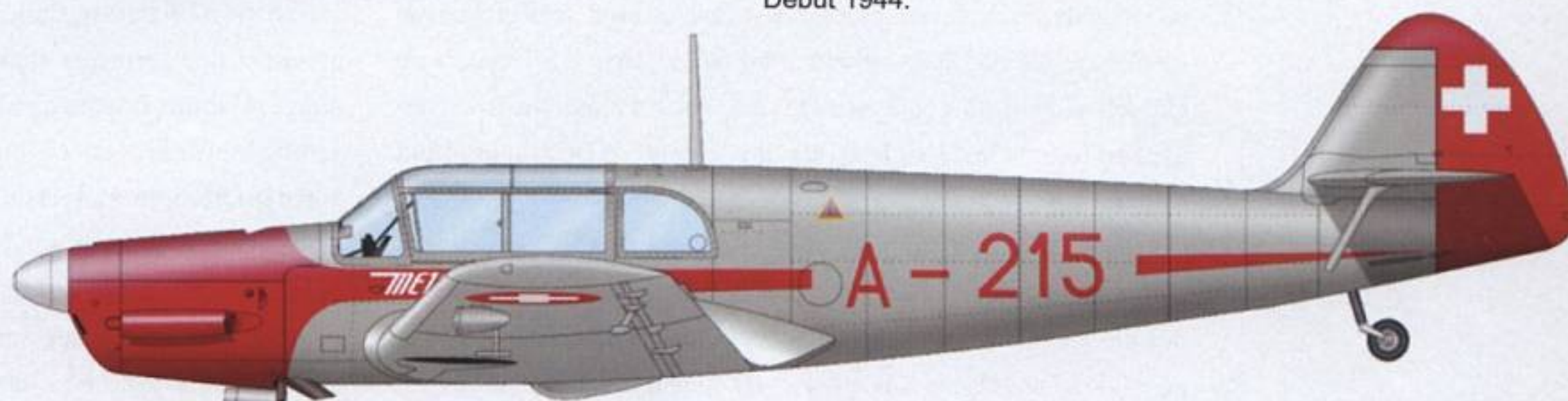
Plus à l'est, le saillant de Schaffhouse est soumis au même régime. Tout cela totalisera 113 violations et entraînera la mise en l'air de six patrouilles suisses de deux avions provenant des Cie.Av. 6 (une patrouille), 15 (deux) et 21 (trois). Leurs adversaires sont en fait les mêmes que deux jours auparavant : les *Staffeln* 4,5,6 et le *Stab* du II./ZG 1 que Greim a encore exhortés à dresser un piège aux arrogants petits Suisses. Le mot d'ordre est « *freie Jagd* », tirer sur tout monomoteur visible...



Potez 630 B-1
Acheté pour évaluation en 1939 et utilisé
ensuite pour le remorquage de cibles.



F+W C-36 C-420
Cie.Av. 2
Début 1944.



Messerschmitt Bf 108 A-215
Utilisé pour les liaisons
Payenne, 1943.



Bücker Bü 131 A-15
Utilisé pour les liaisons
Payenne, 1943.



EKW C-35 C-125
Cie.Av.10
Lieutenants Rodolfo Meuli et Emilio Gürtler
8 juin 1940.

Une première pénétration de Bf 110 survient à 11h25 dans le saillant de Porrentruy, éternel exposé en cette période. Le Groupe 3 du SRSA suisse dispose ici du poste de guet 204. Il rapporte, venant de l'ouest, « trois Dornier (sic) refoulés de France par la DCA et l'aviation française ». Volant à 2 500 mètres, les Allemands – qui sont en réalité des Bf 110 de silhouette assez similaire au Do 17 – plongent brusquement sur la petite ville. Leur cible : un malheureux C-35 qui batifole à 300 mètres des toits, proie facile pour deux des modernes bimoteurs. Le biplan suisse, codé C-125, a été pris en compte le 16 décembre 1937 par la Cie.Av. 10 du capitaine Gottfried von Meiss. Le lieutenant pilote Rodolfo Meuli et son observateur, le premier lieutenant Emilio Gürtler, sont partis de Utzenstorf pour une surveillance frontalière entre Rhin et Doubs d'Eglisau à Saignelégier. Totalement pris de court, l'équipage ne réagit pas : son biplan percute un mamelon près de la route d'Alle et de la ferme des Chênes, 800 mètres à l'est de la gare. Un des aviateurs est tué, son camarade qui a évacué trop tard, décède dans les minutes suivantes. À 750 mètres au sud, au poste 204 enterré en bordure du bois de La Perche, l'appointé Cuttat a, comme des paysans aux champs, observé le drame. Comme eux il s'aplatit au sol tandis qu'un 110 revient bas, mitraille tout ce qui bouge autour de l'épave du C-35 qui se consume. À Porrentruy, on ne tardera pas à songer que la Suisse eut peut-être pu faire l'économie d'un avion et de la vie de ses deux occupants. Le 11 mai, en effet, le détachement de *flab* qui défendait le saillant avait été déplacé. Ceci vaudra au Conseil fédéral (le gouvernement) les vives remontrances locales avec en résultat le retour le 11 juin d'une unité de DCA et un début de marquage de frontière visible d'avion.

Dans l'immédiat, la nouvelle de l'assassinat du C-35 se propage parmi les diverses Compagnies d'aviation. Déjà alertées en raison des violations d'espace, il ne leur faut que 20 minutes pour faire décoller 15 chasseurs, tous pressés de venger leurs camarades.

Trois carrousels allemands

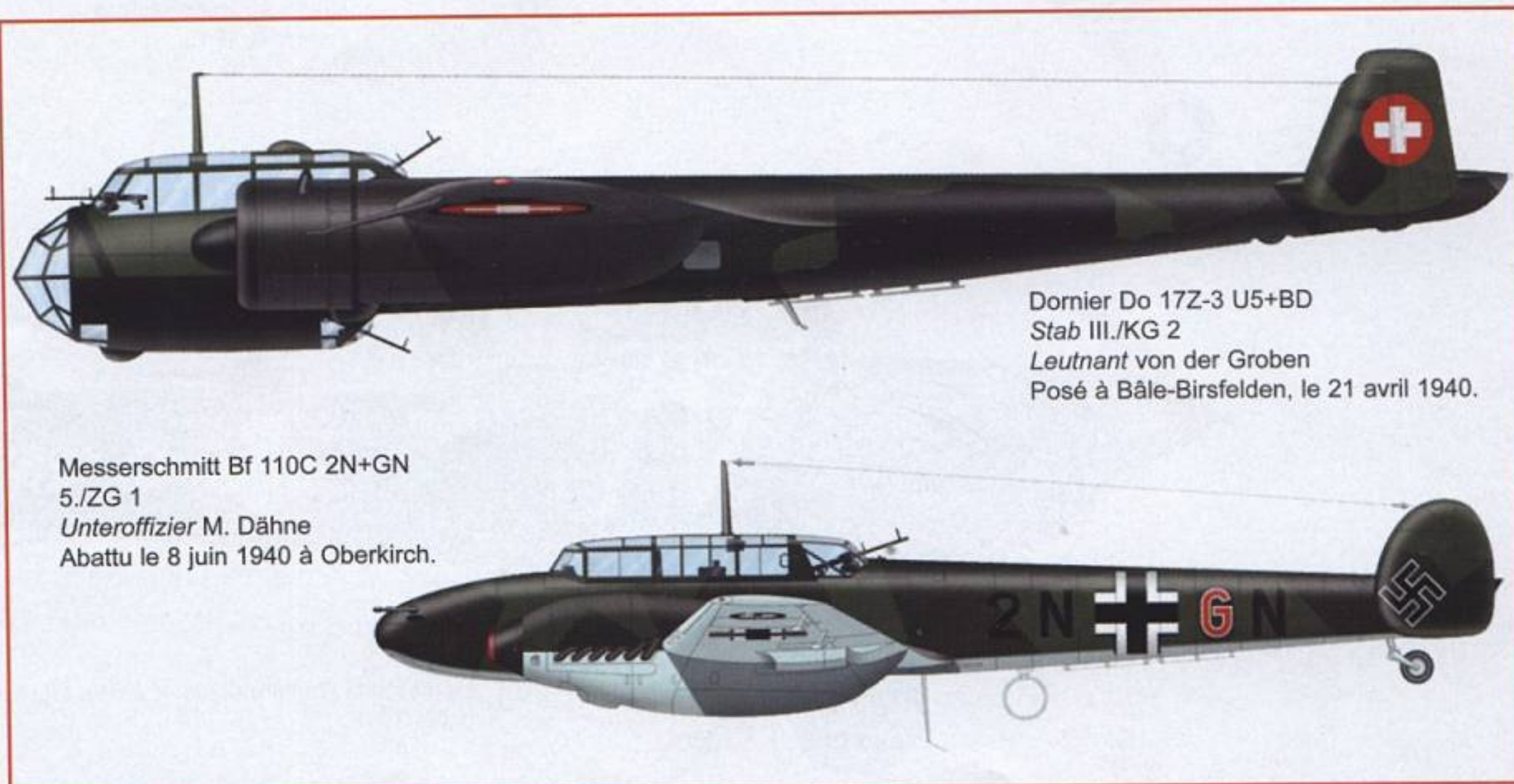
D'Olten, nid de la Cie.Av. 15, s'envolent à 11h50 quatre Me 109E : le capitaine Lindecker avec son ailier le lieutenant Egli, et les premiers lieutenants Homberger et Kuhn. Ceux-ci sont les premiers à atteindre les bancs de nuages recouvrant les seuls reliefs jurassiens. Ils voient, étagés entre deux et six mille mètres, trois « lufbery » allemands dont les cercles chevauchent la frontière. On sait aujourd'hui qu'il s'agissait, de haut en bas, des *Staffeln* 6

(Oberleutnant Gerhard Kadow), 4 (Hauptmann Kaldrack) et 5 (Oberleutnant Schmidt), augmentées des quatre avions du *Stab* commandés par Dicoré.

Homberger s'est vu confier le J-328, bien entendu dépourvu de radio. En montée il émerge d'un cumulus et se fait mitrailler par un Allemand embusqué tout en haut du dispositif à croix noires. Bruit de cailloux dans un seau de fer... deux claques dans le dos... un second Bf 110 menaçant... long piqué à mort... ressource au ras des arbres quelque part vers Moutier. Et le voile noir qui s'ensuit n'est pas dû qu'au rétablissement; Rudolf Homberger est en train de perdre la vue. Il trouve quand même le terrain de Bienne, tout proche au pied du Jura, se pose sur la seule roue de train sortie, termine naturellement en cheval de bois et s'évanouit.

Trois balles ont touché le pilote suisse, au poumon, au bassin et sur son porte-monnaie qui a fait office de blindage. L'avion, quant à lui, est troué en 34 endroits. Son ailier Kuhn a plus de chance. Il s'accroche aux arrières du 110 vainqueur de son camarade, tire de toutes ses armes. Deux autres ennemis lui foncent dessus. Encore ce bruit de grêle sur un toit de tôles... Kuhn n'insiste pas et retourne à Olten avec un fuselage enrichi de deux balles.

La première patrouille suisse a entre-temps rejoint la mêlée. Lindecker l'a hissée dans les 7 000 mètres afin de surplomber les 28 Bf 110 qui tournoient quelque part vers Montfaucon. Il attaque à deux reprises, mais est contraint de se réfugier dans un nuage. Habitué à la précision, il a le temps de déplorer l'in vraisemblable imbroglio où un essaim d'Allemands fuse dans un apparent désordre universel que traverse son ailier Egli. Celui-ci a commencé par rater un 110 en train d'échapper à Lindecker, épuise ses 20 mm et se fait piéger en dépassant sa cible. On lui tire dessus et il s'échappe en traversant en piqué tous les étages allemands. Il joue de chance, personne ne le touche... voile noir... cabré dans un nuage dont il émerge pour se trouver face à face avec un des bimoteurs, s'esquive, retourne dans la ouate blanche. Revenu en ciel clair, il découvre un Me 109 solitaire, l'identifie comme étant un camarade de la Cie. 21. C'est le lieutenant Ernst Mühlemann auquel il se joint pour chasser un 110 isolé qui se dérobe vers l'est. Le bimoteur n'échappe toutefois que de justesse à Egli, qui, opiniâtre, le rejoint en montée, lui décoche une rafale de ses deux mitrailleuses, dont le recul engage l'avion suisse en perte de vitesse puis en vrille ! Egli se



Messerschmitt Bf 110C 2N+GN
5./ZG 1
Unteroffizier M. Dähne
Abattu le 8 juin 1940 à Oberkirch.

Dornier Do 17Z-3 U5+BD
Stab III./KG 2
Leutnant von der Groben
Posé à Bâle-Birsfelden, le 21 avril 1940.

rétablit non loin du sol, en vue de sa base d'Olten.

Deux 110 allemands sortent meurtris du carrousel. Le premier que pilote Jochen Schröder, rejoint tout juste son terrain de départ sur un moteur. Le second Bf 110 est celui de l'Oberleutnant Kadow qu'on retrouvera plus loin.

Un Bf 110 loin en Suisse

À Olten, le Suisse Egli est rejoint par son compatriote Armin Borner encore tout excité après avoir vécu la demi-heure la plus dense de sa vie. Ce premier lieutenant est l'un des sept pilotes que la Cie.Av. 21 a rameutés depuis Dübendorf. Vers Porrentruy, Borner et son chef de patrouille, le commandant de Compagnie Walo Hörning, ont été surpris par une rafale de traçantes tandis qu'ils évoluaient entre les immenses tours de cumuli de beau temps. Sans radio, Borner s'est retrouvé isolé, est remonté dans les nuages jusqu'à 7 000 mètres et n'en a pas cru ses yeux à contempler d'en haut le pandémonium d'avions cerclant à de multiples étages ! Il n'a pas fait moins de quatre passes sur les 110 avant de se voir rappelé à l'ordre par le rouge de sa jauge d'essence. Un dernier piqué a alors failli lui être fatal lorsqu'une balle adverse lui a bloqué une charnière d'aileron. Obligé de manœuvrer au seul palonnier, il a tenté de se poser un terrain de Bienne, à temps pour constater qu'un Me 109 était en train d'obstruer l'aérodrome au terme d'un cheval de bois poussiéreux. Il s'agit là de Homberger qui vient tout juste de perdre connaissance. Borner se résout alors à pousser jusqu'à Olten et chemin faisant, éprouve une extraordinaire poussée d'adrénaline. Subitement en effet, une ombre portée trahit la présence d'un avion sur sa queue ! Un



réflexe incontrôlé l'envoie vers l'azur, mais las ! ce n'est que Hörning qui, protecteur, l'a escorté jusqu'ici.

Pendant ce temps la confusion du combat a disloqué les patrouilles suisses. Sur Boécourt, de sinistre mémoire depuis la perte de Rickenbacher, trois « Mess » affrontent un Bf 110 sorti du « lufbery » et faisant route à l'est. Ce sont les lieutenants Scheitlin, Köpfli et Streiff. Ce dernier vole sur un Me 109D plus lent que les E de ses collègues; aussi, au contraire de ceux-ci, ne parvient-il pas à se rapprocher de l'adversaire. La poursuite s'éternise. Enfin, Scheitlin et Köpfli arrivent à distance raisonnable. Leur tir force l'Allemand à dégager au nord et ce faisant à devenir la proie de Streiff dont le dépit se mue en surprise ! Sa

Ernst Mühlemann, l'un des pilotes de la Cie.Av. 5 engagés le 8 juin, pilotait fréquemment le Bf 109E-3 J-358, mais pas ce jour-là, son appareil se trouvant alors en révision. (Collection de l'auteur)

Accroché à la dérive par son parachute, le mitrailleur accompagne son pilote dans la mort.

longue rafale désespère le *Zerstörer*.

Les projectiles ont-ils tué le pilote, l'adjudant Aloïs Scholz ? Ont-ils sectionné les commandes ? Le gros bimoteur s'abat en tous cas comme une pierre. Le mitrailleur arrière saute en parachute. C'est l'Obergefreiter Walter Hoffmann et il joue de noire malchance. Son parachute trop tôt ouvert accroche la dérive et le malheureux accompagne son pilote dans la mort. Leur avion, un Bf 110 de la 4./ZG 1, s'effondre et brûle à 12h51 en Suisse centrale, à Wellnau près de Triengen, à 25 kilomètres au nord-ouest de Lucerne.

Armes enrayées

Depuis Thoune décollent enfin en ce 8 juin deux patrouilles de la Compagnie 6. À 12h10, leurs quatre Me 109 sont en l'air, cinglant au nord-ouest vers l'arène jurasienne distante de 70 kilomètres. Ils repèrent sur Saignelégier une bagarre mettant déjà des intercepteurs suisses aux prises avec le « lufbery » allemand. Le premier lieutenant Hadorn et son ailier, le lieutenant Hans Thurnherr, se joignent à la mêlée, combattent sur Tramelan dans une corrida qui les ramène de 5 000 mètres au ras du sol. Avec ses deux canons et une mitrailleuse enrayés, Hadorn abandonne la partie. Thurnherr connaît aussi un blocage d'arme et au sortir d'un nuage se retrouvera dans un ciel parfaitement vide.

Leurs deux camarades, le premier lieutenant Francis Liardon et le lieutenant Benoit, connaissent, eux, meilleure fortune et dépensent à eux deux 154 obus et 485 balles. Liardon tire de très près, « de 200 à 60 mètres », un Bf 110 qu'il estime touché, y épuise ses 120 obus, est pris en ciseaux par deux adversaires, remarque à peine qu'un projectile lui frôle la tête avant

de se perdre contre son moteur. Quant à son ailier, un de ses canons s'enraie, bientôt suivi du second, sans doute ici aussi du fait des forces centrifuges agissant sur les mécanismes. Benoit touche malgré tout le Bf 110 qui est si près que ses turbulences de sillage ébranlent son 109. Mais le danger n'est pas là ! Il vient du « lufbery » que Benoit doit à présent traverser. Un 110 s'en détache, qui lui cherche noise de face. Benoit s'esquive, rentre à Thoune allégé de 34 obus et 110 balles.

L'HEURE DU BILAN

Au QG de l'arme aérienne suisse à Berne, on ne tarde pas à tirer le bilan d'une éprouvante journée d'une guerre jamais déclarée. Pour l'Oberstdivisionär Hans Bandi, l'évidence milite en faveur d'un contrôle centralisé qui se substituerait tant à la centrale d'engagement qu'aux décisions individuelles des commandants d'unités; ce sera chose faite le 11 juin, un peu tard comme on va le voir. Par ailleurs on s'interroge sur l'utilité qu'il y aurait à engager simultanément plus d'une patrouille de deux intercepteurs.

Élément plus tragique, deux appareils à croix blanches sont perdus aujourd'hui, avec deux tués dans le C-35 abattu sur Porrentruy et un blessé grave dans le Me 109 posé en catastrophe à Bienne-Bözingen, tandis que nombre de coups portants sont relevés dans 20 autres avions. En contrepartie cependant, la Luftwaffe accuse la Suisse de lui avoir détruit trois bimoteurs. L'un d'eux doit être le Bf 110 2N+DL du *Feldwebel* Otto Beiter, de la 4./ZG 1 [16], venu sur le ventre en France, tout près de la frontière nord du saillant de Porrentruy : on le dit tué et son mitrailleur Hink capturé. Des sources situent leur point de chute près du village de



Le Bf 110C de la 5./ZG 1 (2N+GN). Le 8 juin, touché successivement par la DCA et la chasse françaises, puis par la *flak* suisse, il alla se « crasher » à Oberkirch. (Photo P. de Dompierre)

Réchésy à l'est de Delle, ou encore à 6 kilomètres plus au nord, à Friesen, tandis que le guet suisse du jour rapporte à 17h42 que « un avion brûle (en France) entre Pfetterhouse et Courtavon », c'est-à-dire 5 kilomètres encore plus à l'est.

Un autre Messerschmitt 110 s'est posé dans les collines, à l'ombre de l'église d'Oberkirch, près de Nunningen, deux minuscules bourgades suisses à 20 kilomètres au sud de Bâle. L'avion est presque intact et son immatriculation 2N+GN dénote qu'il appartient à la 5./ZG 1 : son pilote Manfred Dähne et son radio-mitrailleur Herbert Klinke, qui s'est brisé le poignet à l'atterrissage, ont vainement tenté d'incendier leur aéroplane. Ils se sont alors enfuis au sud avant d'être capturés et conduits à Laufen, puis en internement à Lucerne. Leur interrogatoire révélera qu'ils sont partis de Spire avec escale intermédiaire à Fribourg-en-Br. où ils ont refait les pleins. Leur mission était d'escorter des bombardiers de la 4./KG 1 en route vers Besançon,

mais ils ont été soumis à une forte DCA avant d'être en butte à la chasse, française elle aussi. Moteur droit en feu, le Bf 110 tenta de regagner l'Allemagne escorté par un collègue. Les pilotes se fourvoyèrent cependant trop à l'est, vers la Suisse où, aux environs de Breitenbach, des 75 mm de *flak* infligèrent d'autres dégâts au 2N+GN qui dut se poser sans délai, salué à basse altitude par son escorteur impuissant.

Un troisième appareil de type identique – même si à 15h55 des guetteurs suisses l'identifient aussi comme étant un Dornier 17 – a abouti près de Triengen, pathétique linceul de son équipage. On sait enfin qu'au moins un aviateur allemand rentra à sa base si grièvement atteint à la tête qu'il mourut à l'hôpital de Freiburg : Fritz Wunnike, radio de l'Oberleutnant Kadow, commandant la 6./ZG 1.

DOLÉANCES DU REICH

Loin de là en ce 8 juin encore, dans les salles feutrées du Conseil fédéral en séance à Berne, les autorités débattent d'une réponse à donner aux doléances présentées le 5 juin par la légation d'Allemagne. Celle-ci proteste contre l'attaque de chasseurs suisses visant des appareils qui frôlent la frontière helvétique ou la violent accidentellement. De plus, y lit-on, les Suisses auraient les 1^{er} et 4 juin effectué des interceptions en territoire français, ces engagements s'étant soldés par la perte en France de deux avions allemands et de quatre (sic) chasseurs suisses. On constate ici que la précision des renseignements allemands laisse à désirer : deux Heinkel ont en effet été perdus le 1^{er} juin (à Lignières, Suisse et à Oltingue, France), un autre le 2 juin à Ursins et deux Bf 110, le 4 juin. Quant à l'assertion de quatre chasseurs helvétiques abattus, elle préfigure les scores surfaites dont se prévaudront dans les années à venir tant de mitrailleurs, américains principalement : un seul Me 109 fut en effet descendu, le 4 juin, celui de Rickenbacher.

L'Allemagne exige des excuses et le remboursement des dommages en personnels et matériels.

Quoi qu'il en soit le Reich allemand demande, en plus d'excuses officielles, le remboursement des dommages en personnels et en matériels. À ceci le Conseil fédéral va répondre aussi fermement que poliment. À son menaçant voisin, il dit regretter de douloureuses pertes humaines, réfute les assertions d'interceptions suisses au-dessus du territoire français et rappelle que tous les états limitrophes de la Suisse doivent en respecter la neutralité en s'abstenant de transgresser son espace aérien.

Tout ceci est toutefois encore antérieur au grand cirque helvético-allemand du 8 juin 1940. Cette vaste turbulence n'aura plus d'équivalent. Le 9 juin, le Régiment d'aviation 2 demande bien au SRSA d'enquêter sur la chute d'un avion rapportée sur la face nord du mont Chasseral, vers Courgemont; des guetteurs du Poste 212 n'y découvriront rien.

On est à deux semaines de la capitulation française et le gros de la Luftwaffe appuie présentement la Wehrmacht sur la Seine inférieure. Le 15 juin, les Allemands franchissent le Rhin en Alsace mais leurs violations d'espace suisse sont relativement rares : 76 leur seront attribuées contre 157 en mai. C'est aussi la période où débutent les violations dues aux bombardiers de la RAF britannique attaquant l'Italie et l'Allemagne du Sud; comme elles se produisent de nuit et que la Suisse ne dispose pas d'arme aérienne nocturne, les Allemands trouvent là matière à protestations supplémentaires.

13 JUIN : MESURES D'APAISEMENT

Par ailleurs, tandis qu'il est question à Berlin d'exiger la restitution des chasseurs Me 109 fournis à la Suisse jusqu'en avril 1940, celle-ci se résout à rendre à l'Allemagne le 16 juin ses 17 aviateurs internés. Nonobstant ce geste de bonne volonté, l'Allemagne va ce même jour s'efforcer de neutraliser la chasse suisse autrement qu'en combat aérien. Au soir du 16 en effet, dix saboteurs passent en Suisse avec pour mission de détruire des avions sur quatre aérodromes, dont Lausanne et Bözingen évoqués plus haut. L'affaire échoue lamentablement avec la capture de tous les intéressés; ils ne sortiront de prison que dans les années cinquante. Quant aux transgressions allemandes de juin, elles seront moins activement repoussées et tout se passe comme si le 8 juin avait marqué le chant du cygne de la chasse suisse. Le 13 juin en effet, le haut commandement suisse a modéré l'ardeur de ses pilotes en enjoignant aux unités aériennes de « ne pas tirer sur des avions étrangers (cherchant) manifestement à repasser de l'autre côté de notre frontière, à moins (qu'ils) n'ouvrent eux-mêmes le feu. Nos avions devront éviter d'engager le combat au-dessus de l'enclave de l'Ajoie (le saillant de Porrentruy) sans que ces combats soient motivés par la protection des troupes qui y stationnent (...) ».

Cet ordre est affiné le 17 juin lorsque Hans Bandi ordonne de ne plus s'en prendre à des avions étrangers isolés; des formations de trois appareils ou plus continueront au contraire d'être attaquées

tant par la chasse que par la *flak*. Nul doute qu'on veuille éviter de donner au III^e Reich un motif de déclaration de guerre. Tout ceci la diplomatie allemande l'ignore encore le 19 juin lorsqu'elle remet à la Suisse une seconde protestation motivée par les événements aériens du 8 juin. Les menaces allemandes s'y font plus nettes: « (...) en cas de répétition de tels incidents (...) les intérêts allemands seront défendus (...) autrement que par des écrits ».

La tension politique s'intensifie donc. Le lendemain, sous pression du Conseil fédéral, le général Henri Guisan, commandant de l'armée suisse s'incline; il instruit son aviation de « s'abstenir jusqu'à nouvel ordre de tout combat aérien sur l'ensemble du territoire suisse. De même aucun équipage ne sera plus engagé contre des avions étrangers le survolant ». De facto, avec cette concession à l'Allemagne, la défense aérienne suisse se trouve ramenée à sa seule artillerie antiaérienne. Quant à la chasse aux ailes rognées, elle va demeurer passive, l'entraînement lui étant même défendu dans une frange frontalière d'une vingtaine de kilomètres. Le « nouvel ordre » viendra certes, mais trois ans plus tard. Entre-temps la Suisse aura encore consenti une nouvelle mesure d'apaisement. Après la capitulation française, le Conseil fédéral acceptera de restituer les avions séquestrés; ils seront rendus les 10 et 19 septembre. Quant aux épaves des appareils abattus en mai et juin, elles traverseront la frontière le 19 octobre, suivies le 23 novembre par les débris d'un Dornier Do 17 tombé neuf jours auparavant près d'Einsiedeln.

Faut-il conclure que la police de neutralité exercée en 1940 par l'aviation suisse fut trop brutale, manquant de souplesse ? Certes la Seconde Convention de La Haye admet qu'un état neutre exerce la force pour faire respecter son territoire aérien. Mais on peut considérer que le commandement suisse négligea en cette période initiale de la guerre, de doser sa défense aérienne. On eut pu, par exemple, toujours recourir à l'avertissement en préalable à l'attaque, une attitude qui sera d'ailleurs adoptée en 1944, lors des grandes marées de quadrimoteurs américains.

Avec la connaissance d'un plus grand nombre d'éléments que procure le recul des années, il est certes aisé d'émettre critiques et suggestions. Mais dans l'été torride de 1940, les décisions devaient se prendre dans l'immédiat, en fonction des moyens d'époque. Et sous la menace qu'un III^e Reich faisait peser sur le plus exposé et le plus petit des pays d'Europe encore libres. Ainsi, si bien même atermoiements et erreurs tactiques ou psychologiques peuvent aujourd'hui être discernés, il faut reconnaître au pays de Guillaume Tell et à ses pilotes de 1940 un courage et une motivation patriotique indéniables.

Nombre d'aviateurs cités sont à la base de données essentielles tandis qu'entre autres contacts utiles il faut mentionner Georges « GG » Gogerat et Mario Groppi à Genève, J.-P. Marandin à Séloncourt, Stéphane Muret à Valdoie, Albert Violand à Sierre, ainsi que les auteurs et découvreurs de photographies qui – lorsqu'ils ont pu être identifiés – sont mentionnés en légendes de leurs documents.



NOTES

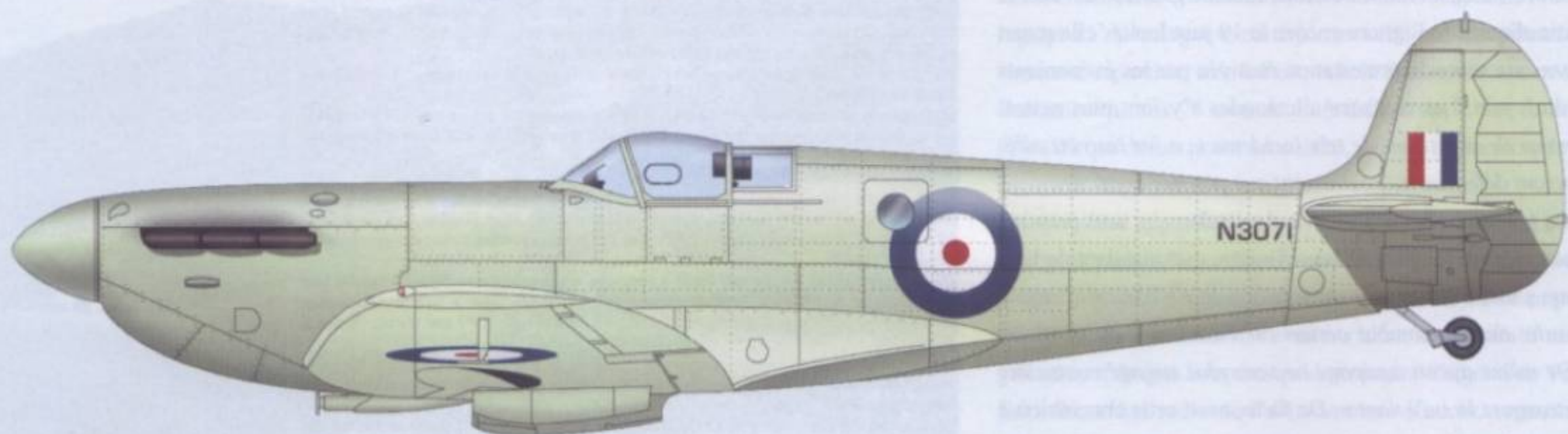
- [1] Les forces aériennes suisses de 1939-45 comportent trois Régiments d'aviation avec chacun trois Sections aériennes (Flieger Abteilungen), lesquelles comptent chacune trois Compagnies d'aviation numérotées consécutivement de 1 à 21. Pour celles-ci, on adoptera dans ce qui suit l'abréviation « Cie.Av. ».
- [2] Voir à ce sujet « Aviateurs-Piétons vers la Suisse » de l'auteur, aux Éditions Secavia (Genève).
- [3] Commandant des Troupes d'Aviation et de Défense contre avions de 1936 à fin 1943.
- [4] La Suisse a toujours préféré le sigle Me 109 à celui de Bf 109; nous le conserverons dans cette étude.
- [5] Voir Aéro-Journal n° 12.
- [6] Excellent pilote et meneur d'hommes, cet « être exceptionnel » selon les dires d'un de ses pilotes, le lieutenant Paul de Dompierre, Jean Roubaty se tua le 6 juin 1942, à Thoune précisément, lors des essais du premier biplace polyvalent de la série C-3603.
- [7] On doit à Ernst Wetter qui volait à l'époque en observateur, d'avoir identifié ses compatriotes. Son livre « Duell der Flieger und der Diplomaten » qu'il faut consulter en allemand plutôt que dans sa traduction, a été publié en 1987 par Verlag Huber à Frauenfeld.
- [8] Certaines sources situent l'écrasement à Lutter, à 5 kilomètres au sud d'Ollingen, mais il se pourrait qu'il s'agisse là du lieu de capture d'un ou plusieurs aviateurs tentant de passer en Suisse.
- [9] D'après « Pays d'Ain à la Conquête du Ciel » de Roche, Chaume et Garbit, La Taillanderie, 1997.
- [10] Le major Raoul Lufbery, as américain né en France, tué pendant la Grande Guerre 1914-18; il y développa une tactique défensive où plusieurs avions tournent en rond en protégeant mutuellement leurs arrières. [Cette manœuvre est appelée Abwehr Kreis par les Allemands – NDLR]. Quant au lieutenant Benoît, il voit le « lufbery » se déplacer vers la Suisse. Interloqué comme ses camarades par une manœuvre encore inconnue, il échoue dans sa tentative de perturber le cercle défensif. En désespoir de cause, il parvient à surplomber l'essaim adverse d'où il canonne l'un des participants, lequel s'éloigne alors vers la France.
- [11] Hitz est instructeur sur 109 et commandant de la Cie. 9. Il est le seul pilote suisse figurant dans cette étude qui appartienne à l'armée de métier; tous les autres sont pilotes de milice mobilisés. Un an plus tard on le retrouvera en interrogateur d'aviateurs alliés abattus sur l'Europe et réfugiés en Suisse. Nipkow perdra accidentellement la vie le 26 juin 1942 sur le Me 109 J-316.
- [12] Selon les archives françaises, l'avion appartenant à la 2./ZG 1 est tombé à Fournet-Blancheroche, près du Russey. Le prénom des deux membres d'équipage diffère légèrement: Albert Kellermann et G. Wöhl. [NDLR]
- [13] On prête à Rudolf Rickenbacher une parenté avec un aviateur américain de père suisse et de mère d'extraction française: Edward Rickenbacker, le grand as américain de la Première Guerre. [Ceci est tout à fait possible, car on sait que Rickenbacker avait « américanisé » son nom dont il jugeait la consonnance trop germanique lors de sa naturalisation – NDLR]
- [14] Robert Ritter von Greim avait été un as de 1914-18, instructeur en Chine, commandant de la Jagdgeschwader 2 dans la Luftwaffe ressuscitée, puis du V. Fliegerkorps en 1940; il remplaça le maréchal Göring dans les derniers jours de la guerre.
- [15] Le dispositif comprenait les quatre bimoteurs du Stab II./ZG 1 aux ordres du commandant du Groupe, le Hauptmann Dicoré, précédant ses trois Staffeln (4, 5 et 6) fortes de 8 avions chacune, sous les commandements respectifs du Hauptmann Kaldrack des Oberleutnants Schmidt et Kadow.
- [16] Selon les archives françaises, l'équipage appartenait à la 4./ZG 1, mais l'avion porte la lettre « L » dénotant la 3. Staffel... L'avion s'est écrasé à Friesen, près de Donnemarie (Bas-Rhin). Beiter a été tué et l'Obergefreiter Hink, blessé, a été fait prisonnier. [NDLR]

Ci-dessous :
deux Me 109E de la Cie.Av. 15
camouflés en bord de route
près d'un terrain de campagne.
(Collection de l'auteur)

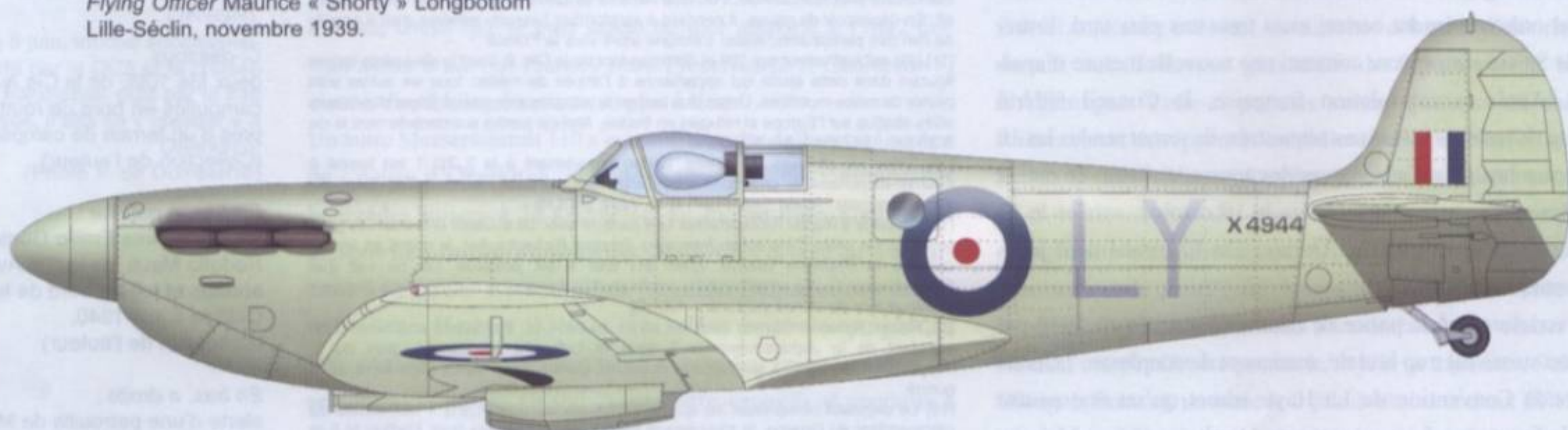
En bas, à gauche :
les lieutenants Emilio Görtler et
Rodolfo Meuli, de la Cie.Av. 10,
abattus et tués à bord de leur
C-35 le 8 juin 1940.
(Collection de l'auteur)

En bas, à droite :
alerte d'une patrouille de Me
109E-3 de la Cie.Av. 15, proba-
blement à Thoune, où le J-346
effectuera un atterrissage sur
le ventre le 29 novembre 1940.
(Collection de l'auteur)





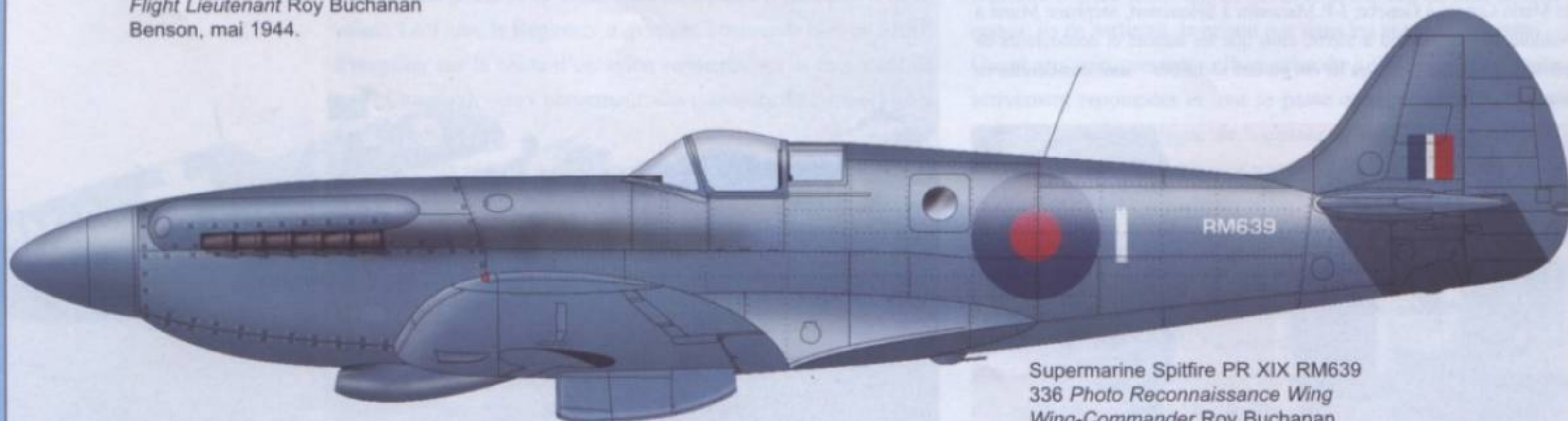
Supermarine Spitfire PR IA N3071
Photo Reconnaissance Unit
Flying Officer Maurice « Shorty » Longbottom
Lille-Séclin, novembre 1939.



Supermarine Spitfire PR IV X4944
Photo Reconnaissance Unit, E Flight
Flying Officer Roy Buchanan
Wick, juillet 1942.

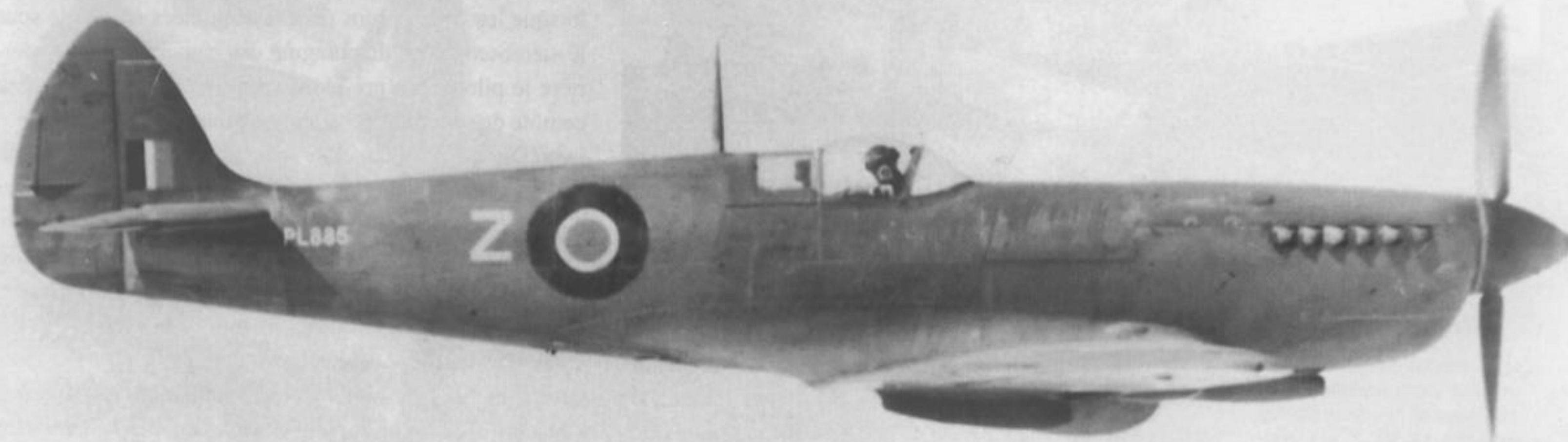


Supermarine Spitfire PR XI PL885
N° 542 Squadron
Flight Lieutenant Roy Buchanan
Benson, mai 1944.



Supermarine Spitfire PR XIX RM639
336 Photo Reconnaissance Wing
Wing-Commander Roy Buchanan
San Severo, mars 1945.

Souriez, vous êtes filmés !



Malcolm Laird

EN MARS 1945, Roy Buchanan prend le commandement d'une escadre de reconnaissance photographique en Italie. C'est une énorme responsabilité pour ce jeune Néo-Zélandais de 23 ans, mais il l'assume d'autant plus facilement qu'il a promené ses Spitfire de reconnaissance au-dessus de l'Europe et de la Méditerranée depuis près de trois ans.

« Sa » guerre, Buchanan en parle peu. Il est convaincu de n'avoir fait que son boulot. Il ne voit rien d'extraordinaire à cela. Mais, il finit par se laisser convaincre de confier son expérience en la matière à l'historien Malcolm Laird. Le lecteur découvrira que ces missions nécessitent un caractère bien trempé de la part des pilotes. Leur quotidien, c'est « la solitude du coureur de fond » et, quand ils ne rentrent pas, leur drame c'est d'avoir disparu sans témoin pour raconter l'événement.

Aujourd'hui, Roy Buchanan jouit toujours d'une paisible retraite avec son épouse dans le Queensland. Nos vœux les accompagnent.

Roy Currie Buchanan est né le 15 mai 1921 à Matura, dans le sud de la Nouvelle-Zélande. Il se destine à une carrière d'ingénieur des ponts et chaussée lorsque la guerre éclate en Europe. Il s'engage dans la Royal New Zealand Air Force et part au Canada poursuivre sa formation. Enfin, le 24 décembre 1941, son navire accoste à Liverpool. Son aventure commence.

Le 23 janvier 1942, je suis arrivé à Squires Gate (Blackpool) pour suivre un programme général de reconnaissance aérienne. Quelque temps plus tard, des volontaires furent demandés pour une unité plus ou moins secrète équipée de Spitfire. Je m'inscrivis sur la liste. Il fallut passer une heure de tests à Farnborough dans une chambre de décompression réglée à 10 500 mètres d'altitude, dont je me sortis sans problème. Le programme d'entraînement s'acheva le 28 mars et je rejoignis l'unité de reco-photo le 31. J'ai d'abord volé en double commande sur Miles Master, puis après une série de vols de familiarisation sur Spitfire, j'ai été affecté au K Flight à Detling (Kent) le 17 avril. Après une nouvelle série de vols d'entraînement, j'ai été affecté au N° 1 PRU (Photo Reconnaissance Unit) à Benson. Il n'existait pas de Squadrons au sein de la PRU et cette unité était divisée en Flights. Celui qui m'attendait était le E Flight à Benson. Les autres Flights étaient répartis entre les bases de St Eval (Cornouailles), Wick et Leuchars (Écosse) et nous tournions à intervalles irréguliers sur tous ces terrains. Ma première mission se déroula le 6 mai 1942 au-dessus de Cherbourg. Entre mon premier vol en solo le 7 juin 1941 à Taieri, en Nouvelle-Zélande,

mon passage au Canada et ma première mission à l'autre bout du monde, il s'était écoulé moins d'un an. La vie semblait me sourire.

La reconnaissance photographique était un outil essentiel. Elle permettait d'obtenir des renseignements vitaux qui étaient immédiatement transmis à la marine, l'armée et l'aviation. La marine devait savoir si les navires allemands se préparaient à quitter leur port, si les chantiers navals réparaient ou construisaient de nouveaux bâtiments, des péniches de débarquement... Les Spitfire étaient chargés de les photographier à intervalles réguliers. Par comparaison avec les photos des missions précédentes, les services de renseignements pouvaient déceler toute activité anormale. Le Bomber Command exigeait une actualisation de ses futurs objectifs et, surtout, il avait besoin de savoir si les raids de la nuit précédente avaient été couronnés de succès. Comme elles fournissaient de bons renseignements sur les éventuels mouvements de troupes et de matériel, les gares de triage étaient constamment photographiées, comme l'étaient aussi les terrains d'aviation. Les raffineries étaient fréquemment bombardées et il fallait évaluer les dégâts causés après chaque raid. L'armée s'intéressait de près aux défenses ennemies et aux concentrations de troupes. Il fallait étudier les photos prises pour prendre des décisions d'ordre tactique avant toute offensive. Généralement, un interprète de l'armée était détaché auprès de l'unité d'intelligence pour apporter ses compétences techniques.

Quand le pilote rapportait les photos, celles-ci étaient soumises à une triple interprétation. La première était l'œuvre d'interprètes qualifiés qui recherchaient immédiatement

Roy Buchanan à bord de son Spitfire PR Mk. XI PL885 dans le ciel d'Italie, en 1945. (Toutes les photos proviennent des albums de Roy Buchanan, via l'auteur).



Les conditions de maintenance en Italie sont particulièrement précaires et ces deux Spitfire (à gauche, un Mk. XI et à droite, le Mk. XIX RM639) sont contraints de partager la même tente.

sur le film l'information demandée pour la transmettre au commandement qui avait déclenché la mission. Il leur arrivait même de visionner le négatif avant qu'il soit sec. Ensuite venait un examen détaillé de chaque tirage qui donnait lieu à un compte rendu. En général, une copie des photos annotées était jointe au compte rendu. La troisième interprétation était davantage d'ordre stratégique, avec un examen des aérodromes, des voies ferrées, des ports, etc... L'outil de base des interprètes était le stéréoscope qui donnait un effet de relief aux photos. Les appareils photographiques étaient construits par Williamson et la gamme des

focales allait de 8 pouces (200 mm) à 36 pouces (900 mm), en passant par 14 (350 mm) et 24 pouces (600 mm). La disposition la plus répandue à la fin de la guerre était de deux caméras de 36 pouces montées de manière à obtenir un chevauchement des photos de 10 % sur le côté et de 60 % en avant. Cette installation créait un effet de relief lorsque les deux photos étaient examinées ensemble sous le stéréoscope. Le diaphragme des caméras montées derrière le pilote était pré-réglé avant le décollage en tenant compte des conditions météo probables au-dessus de l'objectif. Pour les missions de jour, la sensibilité de la pellicule revêtait une grande importance et en hiver, en Europe, elle était très rapide. Chaque caméra était alimentée par un chargeur de 500 vues de 22,5 x 17,5 cm. Les caméras étaient commandées par le pilote qui pouvait régler les intervalles entre chaque vue. Sauf pour des missions spéciales, la procédure habituelle voulait que le pilote se fasse communiquer les conditions météo attendues au-dessus de l'objectif après le briefing et entre les données du vol dans le calculateur Dalton, car la navigation allait s'effectuer à l'estime. Le calculateur Dalton était en fait un dérouleur de cartes fixé sur un genou, bien éloigné des centrales de navigation telles qu'on les connaît aujourd'hui. Il ne restait plus au pilote qu'à prendre le kit de survie avec ses cartes en soie et des devises des pays survolés et à se rendre au dispersal où l'attendait son avion, pleins faits et caméras en ordre de marche.

Savoir naviguer était important, car il n'était pas rare de voler trois ou quatre heures dans les nuages.

La PRU avait été formée en juillet 1940 sur Spitfire. Ses appareils étaient des dérivés des versions de chasse dont ils se différenciaient par l'absence d'armement et de blindage, de manière à ce qu'ils puissent survoler l'Allemagne à une vitesse suffisante pour garantir leur sécurité. L'absence d'armement se justifiait aussi d'une autre manière. Les informations recueillies devaient être impérativement rapportées à la base, car elles étaient d'une importance vitale pour des centaines de bombardiers dont le sort pouvait en dépendre. Engager un combat aérien dont l'issue était incertaine aurait pu compromettre toute l'opération. Rapporter les photos constituait la priorité absolue.

La distance franchissable était un élément déterminant et comme les versions de chasse n'emportaient que 384 litres dans leurs réservoirs principaux, divers aménagements furent testés pour augmenter la capacité en carburant. Un réservoir d'environ 135 litres fut installé derrière le pilote et deux réservoirs de même capacité furent montés sous les ailes, mais la solution ne fut réellement trouvée que lorsque le bord d'attaque

de chaque aile fut transformé en réservoir intégral de 297 litres. C'est chose commune de nos jours, mais c'était à cette époque une grande première. On pouvait en plus emporter un réservoir largable dont la capacité atteignait jusqu'à 765 litres, mais je n'en ai personnellement jamais vu d'aussi gros. Avec l'allongement du rayon d'action, il fallut augmenter la capacité du réservoir d'huile, ce qui conféra aux Spitfire de reconnaissance une silhouette particulière.

Comme à cette époque, les appareils n'étaient équipés ni de chauffage, ni de radio, ni d'IFF, les pilotes devaient compter sur leur science de la navigation et sur la chance. La plupart du temps, les vols se déroulaient aux environs de 6 000 mètres, en fonction de l'altitude à laquelle se produisaient les traînées de condensation. Par mesure de sécurité, nous volions juste en dessous de cette altitude, car au-dessus nous étions inmanquablement repérés et notre seule défense consistait en une surveillance permanente tous azimuts. Comme nous n'avions pas d'IFF pour nous identifier auprès de nos propres radars, nous devions traverser la côte en des points précis. Mais, comme nous rentrions toujours en descente accélérée et seuls, nous étions facilement identifiables.

Le temps en Europe septentrionale ne passe pas pour être clément et les vents en altitude atteignent facilement 160 km/h. La navigation revêtait une importance cruciale, en particulier parce qu'il n'était pas rare de voler trois ou quatre heures au-dessus et même dans les nuages.

En 1942, nous volions surtout sur Spitfire Mk. IV, dérivé

Le Flying Officer Roy Currie Buchanan posant avec fierté devant un Spitfire PR Mk. IV à Benson (Angleterre) en 1942.





Un Spitfire PR Mk. IV (X4944) sur le terrain de Benson, en 1942.

de la version de chasse Mk. V, équipé d'un RR Merlin 45/46 de 1 470 ch, avec lequel nous atteignons une vitesse de croisière de 480 km/h vers 6 000 mètres. Ma plus longue mission à bord d'un Mk. IV m'a amené à la verticale de Toulon et de Marseille, le 9 juillet 1942. Après ravitaillement à Tangmere, j'ai volé cinq heures et demie. Je n'oublierai jamais le spectacle que m'a offert la mer Méditerranée que je n'avais jamais imaginée aussi bleue. J'ai eu le vague sentiment que le brave mécano qui m'a refait les pleins à Tangmere au retour, alors je n'aurai pas pu rejoindre Benson avec les 68 litres qui me restaient, ne m'aurait jamais cru si je lui avais dit jusqu'où j'étais allé. Mon objectif à Toulon était évidemment la flotte française, qui devait se saborder ultérieurement. Depuis Benson,

nous survolions l'Allemagne et tous les pays occupés. Notre *Flight* fut transféré à Wick le 10 juillet 1942. Nous devons surtout couvrir les ports et les aérodromes en Norvège. Le port le plus surveillé était Trondheim et pour l'atteindre, nous devons nous poser à Sumburgh, dans les Shetland, pour ravitailler. Ce qui est maintenant un aéroport important desservant les stations pétrolières en mer du Nord n'était alors qu'une bande gazonnée sur une pente abrupte. Après Sumburgh, c'était la mer, rien que la mer, jusqu'aux côtes norvégiennes et au retour, la mer, encore la mer, sur près de 1 000 km avant de voir à nouveau la côte écossaise, quand tout allait bien. Ultérieurement, quelques appareils furent équipés d'une radio et il nous fut alors possible de demander un cap.

À peine posés à Alger, nos Spitfire sont écrasés sous les bombes allemandes.

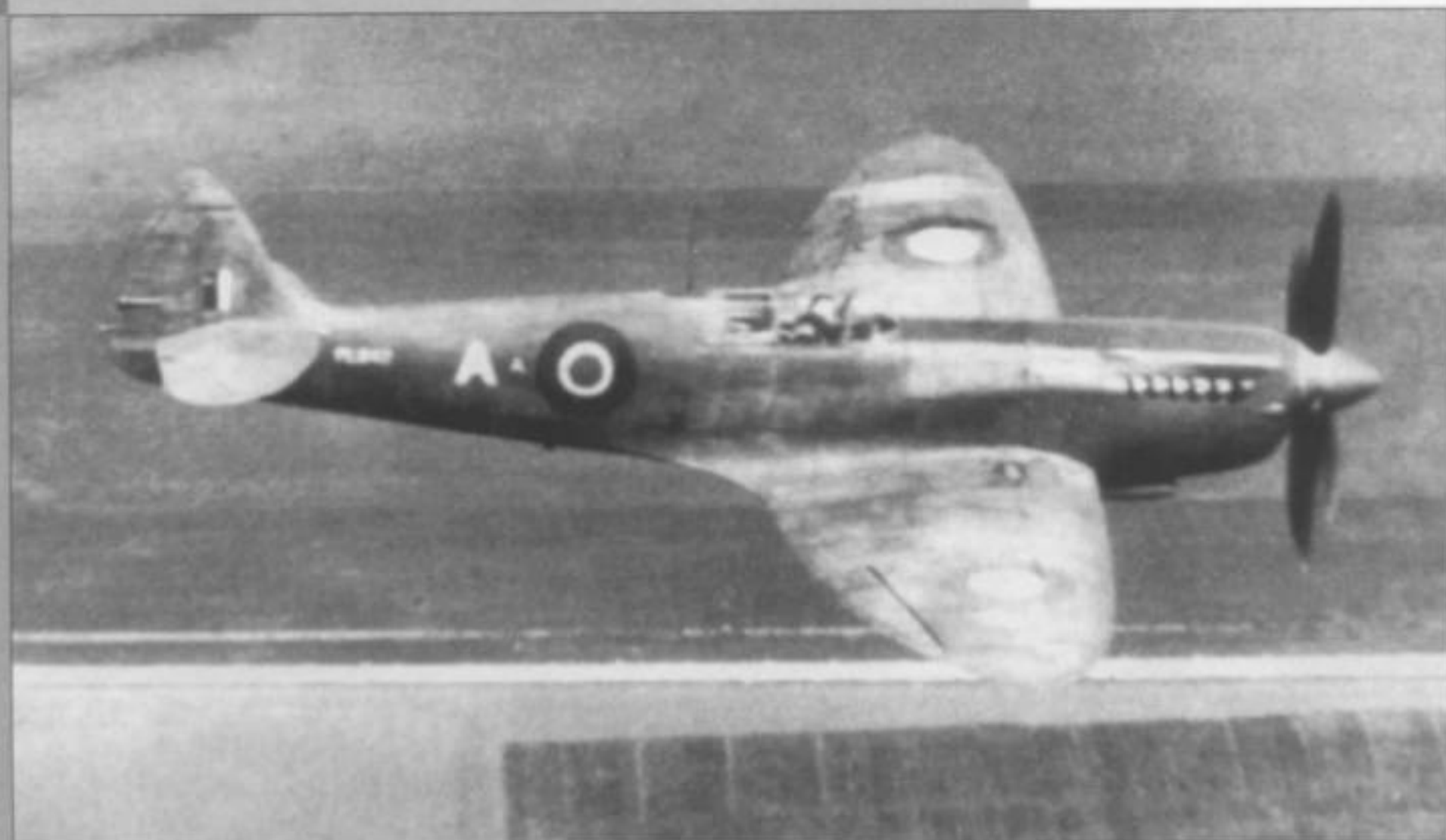
Les convois à destination de l'URSS étaient vulnérables en mer du Nord et comme les croiseurs allemands *Lützow* et *Prinz Eugen* étaient bien à l'abri derrière leurs filets anti-torpille à Trondheim, il était vital de surveiller étroitement leurs mouvements. Le port était fortement défendu et nous étions toujours accueillis par la DCA. Le cuirassé *Tirpitz* se trouvait dans un fjord plus au nord, hors de notre portée.

La génération suivante de Spitfire PR, le Mk. XI, était dérivée du Mk. IX. Il possédait un RR Merlin 63a de 1 700 ch et une hélice quadripale qui permettaient d'atteindre 545 km/h en croisière. Autre amélioration, un chauffage pour le pilote et les caméras. Le mélange était automatique comme la régulation du cardiostat, ce qui nous simplifiait la vie. Ce modèle fut utilisé à partir de 1942 jusqu'à la fin de la guerre et il ne fut pas remplacé avant la milieu de l'année 1944 par la version à moteur Griffon et hélice à cinq pales. Avec 2 050 ch sous le capot, une vitesse de croisière de 610 km/h pouvait être atteinte à l'altitude à laquelle nous opérons. Nos Mk. XIX ne disposaient pas de cabine pressurisée, mais celle-ci fut montée d'origine sur les derniers modèles de série. Cette version possédait également un système d'approche sur faisceau intégré, ce qui nous a

permis de mesurer le chemin parcouru depuis l'époque héroïque où nous n'avions pas de radio et où il fallait contrôler manuellement le mélange et la température du cardiostat. Les appareils de PR étaient peints couleur « duck egg blue » pour le travail habituel à haute altitude, mais d'autres furent peints en blanc, en rose ou même camouflés pour les prises de vue obliques.

À Wick, une note circula demandant des volontaires pour servir outre-mer. Comme j'estimais alors déjà servir outre-mer, je ne risquais pas grand chose et j'ajoutai mon nom au bas de la liste. La nouvelle unité s'appelait la N° 4 PRU et fut formée à West Kirby, près de Liverpool. Nous avons embarqué à Glasgow pour une destination inconnue qui se révéla être Alger, où nous avons débarqué le 14 novembre 1942.

Ce fut la première et unique fois où je dus crapahuter avec tout mon bardas jusqu'au terrain de Maison-Blanche, qui se trouvait à une bonne distance du port. Nous avons monté nos tentes, mais comme nous étions à portée des bombardiers allemands, toutes les nuits nous avions droit à leur visite. Nos Spitfire Mk. IV, venus de Gibraltar, furent écrasés sous les bombes dès leur arrivée. On m'offrit la



Roy Buchanan à bord du Spitfire PR Mk. XI PL842, au-dessus de la campagne italienne. On note les cocardes de type « C » sur les extrados.

possibilité d'aller chercher un nouvel avion au Royaume-Uni. Je partis en DC-3 dans la nuit froide et je revins sous un soleil éclatant à bord d'un Spitfire, via Gibraltar. Nous faisons partie d'une petite unité, composée de dix pilotes, et nous avons déménagé à l'extérieur de l'aérodrome à un endroit d'où nous pouvions contempler en toute sécurité les échanges entre les bombardiers allemands et la DCA alliée. Un Spitfire Mk. X pressurisé nous fut confié à des

J'ai déçu de nombreux spectateurs qui guettaient mon atterrissage avec un pneu éclaté.

Un jour, un pneu a éclaté au décollage et je crains d'avoir beaucoup déçu les nombreux spectateurs qui s'étaient massés le long de la piste en réalisant un atterrissage impeccable au retour !

Après un accident de voiture près de Tunis, j'ai eu droit à une permission au Royaume-Uni, puis j'ai été envoyé en Écosse, à Dyce. Là, se trouvait l'unité d'entraînement des PRU. Par chance, j'ai réussi à revenir en première ligne le 5 mai 1944, au N° 542 Squadron (l'ancienne N° 1 PRU) à Benson. À cette époque, les bombes volantes allemandes causaient beaucoup de dégâts en Grande-Bretagne et leurs sites de lancement étaient particulièrement recherchés, photographiés et bombardés. Et avec les préparatifs du débarquement, nous étions occupés à plein temps. Nos

finis expérimentales. J'ai réussi à grimper jusqu'à 12 000 mètres avec, mais le carburant s'est vaporisé et le moteur s'est coupé pour reprendre à plus basse altitude. On ne l'a pas utilisé en opérations, car personne n'apprécie un arrêt du moteur en plein vol. Notre zone d'intervention se situait dans le Sud de la France, en Italie, en Sicile et en Tunisie. À Alger, nous avons été rejoints par une unité américaine équipée en P-38 Lightning, qui s'appelait tout simplement *Mediterranean Allied Photographic Unit* et qui était commandée par le colonel Elliot Roosevelt, le fils du président des États-Unis. Nous avons perçu des Mosquito pour les reconnaissances lointaines. Comme j'étais le seul pilote de notre unité à avoir reçu une formation sur bimoteur, j'ai été chargé de transformer sur Mosquito quelques-uns de nos pilotes de Spitfire ainsi que quelques pilotes américains de P-38. Nous n'avions pas de double commande et ma seule expérience se résumait à un tour de circuit en compagnie du pilote convoyeur ! Comme nous n'avions pas de navigateurs, nous volions à deux pilotes. Le second pilote était chargé d'aligner le pilote avec l'objectif et de déclencher les caméras. Quand la 1^{re} Armée, au profit de laquelle nous travaillions, et la 8^{me} Armée ont fait leur jonction à Tunis, la N° 4 PRU a été rebaptisée N° 682 Squadron et nous avons occupé un ancien terrain allemand à La Marsa.

caméras avaient été modifiées pour utiliser des films déroulants. Nous devions voler à basse altitude au-dessus de l'objectif et calquer la vitesse de l'avion sur celle de déroulement du film. On m'a demandé une mission de ce genre au-dessus d'un site de bombe volante en Allemagne. Il fallait survoler l'objectif à 480 km/h à une altitude de 900 mètres pour que les images soient nettes. L'avantage que présentait cette formule était la grande échelle des prises de vue. C'était un peu plus excitant que de voler à l'altitude habituelle de 6 000 mètres, mais la navigation était plus compliquée à cette hauteur.

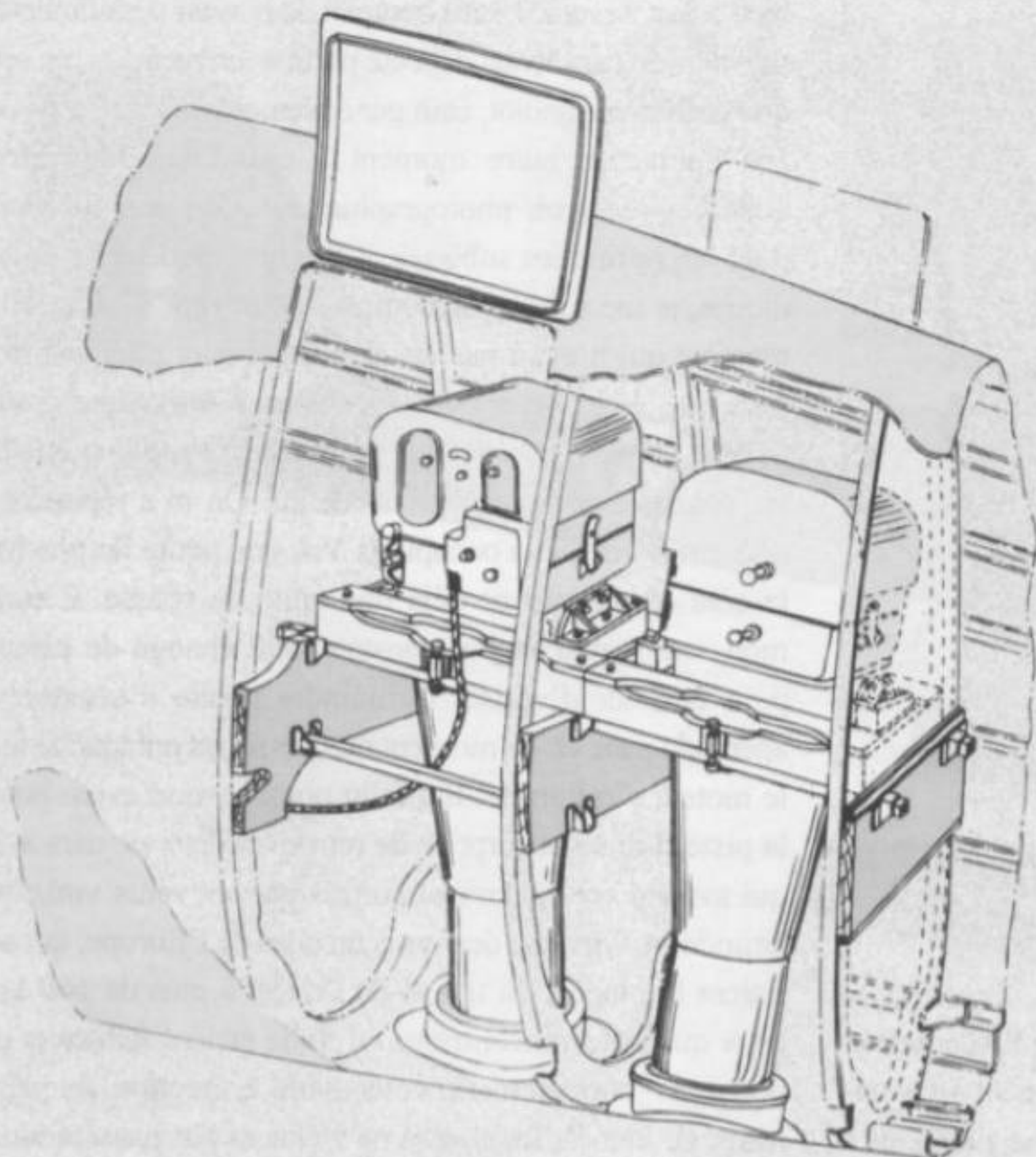
J'étais au N° 542 Squadron depuis peu quand je reçus l'ordre de me rendre en Italie pour prendre le commandement de mon ancienne unité, le N° 682 Squadron. Cette nouvelle m'a empli de joie. J'étais très heureux de retrouver les mécaniciens que j'avais appris à bien connaître et en lesquels j'avais toute confiance. Les pilotes n'étaient plus les mêmes évidemment. Une unité de PR ne consistait pas uniquement en des mécaniciens, mais elle comprenait une importante section photo chargée de développer des kilomètres de pellicule, souvent dans les conditions les plus rudimentaires à bord de laboratoires mobiles. Il y avait aussi les interprètes, une imprimerie, le personnel de renseignements, les radios... Au fil des années, l'escadron était devenu une unité très efficace.

Dans un livre consacré au Spitfire, Bruce Robertson crédite mon unité de 236 sorties et 700 heures de vol en un mois et mentionne aussi ma rencontre avec un Me 262. Pour être honnête, quand je lis les exploits des pilotes de chasse qui rencontraient des avions ennemis presque tous les jours, ce fait ne mérite même pas d'être signalé. En général, c'était par une sonnerie dans les écouteurs que vous étiez averti qu'un radar

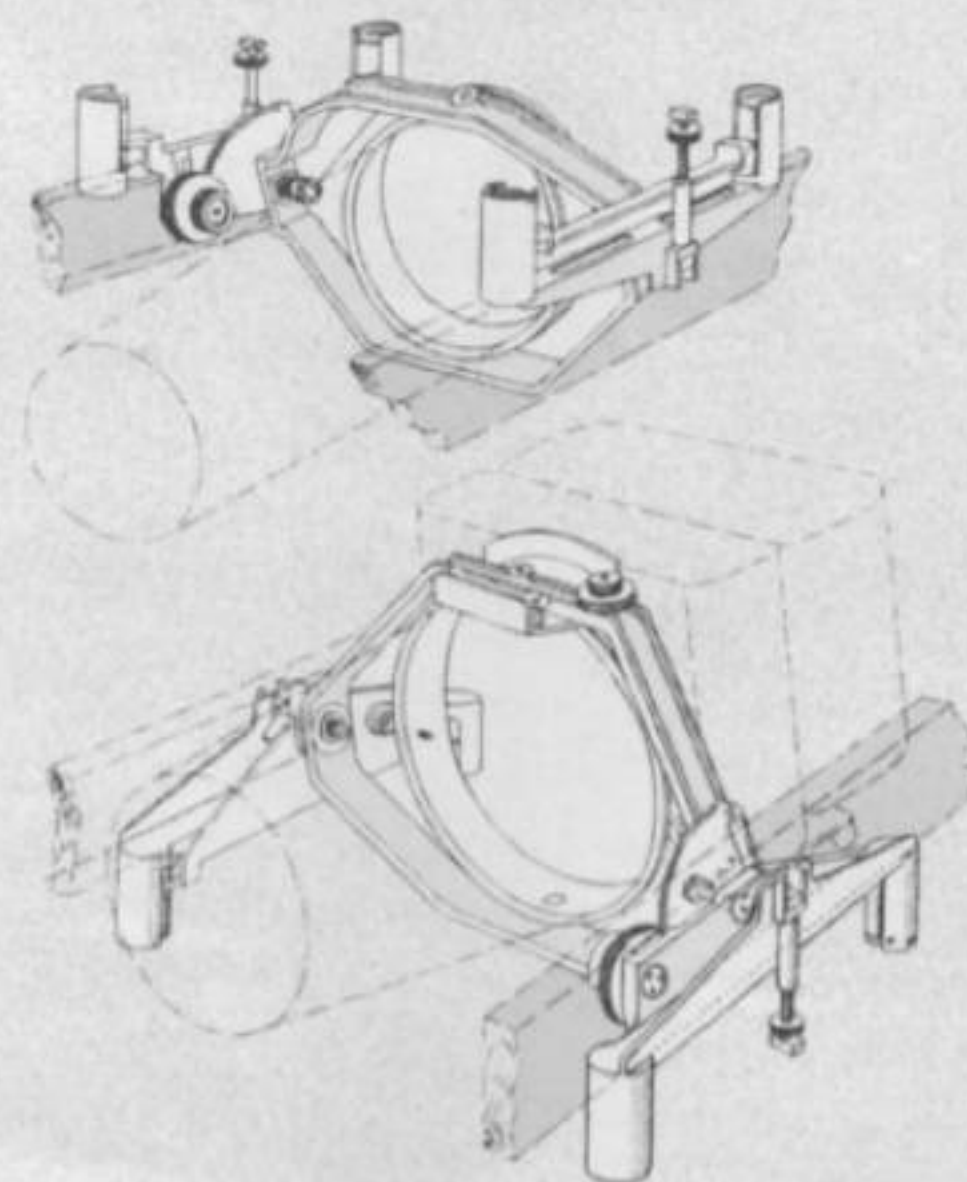
Roy Buchanan sourit après sa mésaventure survenue à La Marsa (Tunisie), où il a éclaté un pneu au décollage. Au grand dam de tout le personnel de la base, accouru à son retour de mission, il effectue un atterrissage impeccable. On voit ici son Spitfire du N° 682 Squadron et le corpus delicti...



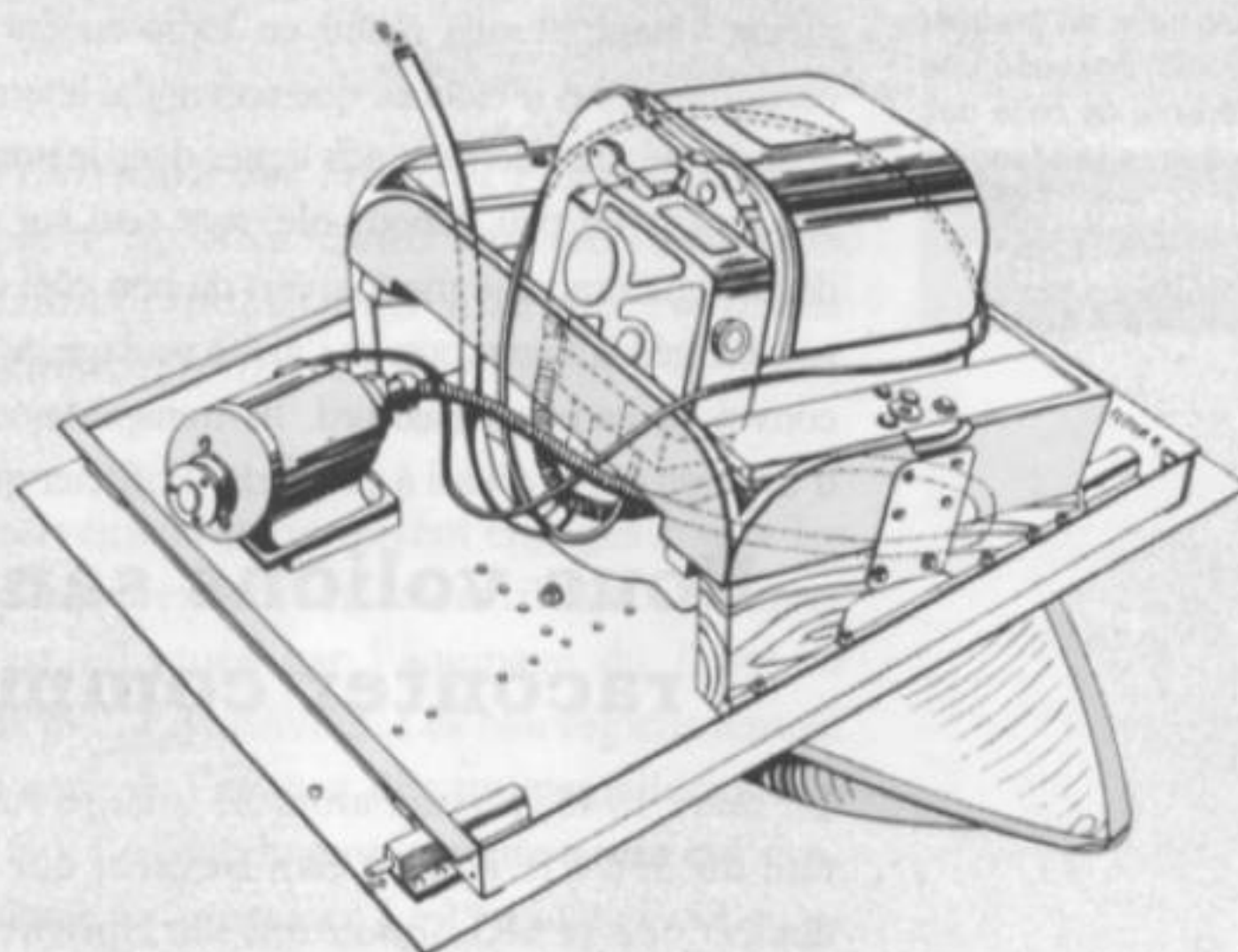
INSTALLATION DES CAMÉRAS SUR LE SPITFIRE PR Mk. XI



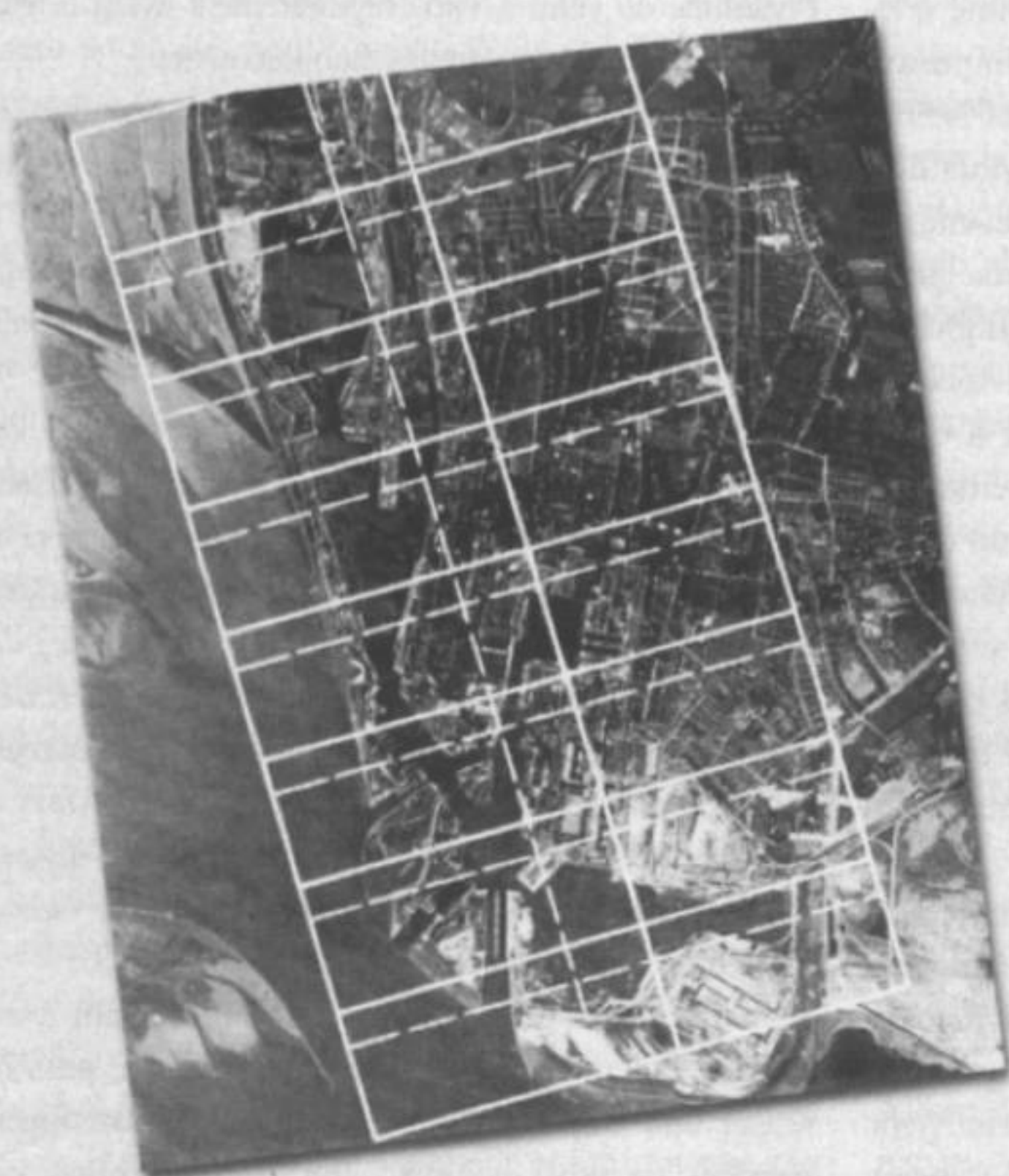
Ci-dessus :
montage jumelé de caméras F52 de 36 pouces de focale. En raison de leur taille, l'accès ne pouvait se faire que par les trappes du compartiment radio.



Ci-dessus :
montage de caméras obliques dans le fuselage arrière pour prises de vue à basse altitude.



Ci-dessus :
quelques PR Mk. XI reçurent des caméras jumelées dans l'aile. La faible épaisseur de l'aile rendait leur accessibilité et leur montage très difficiles.
Sur le schéma, on aperçoit à gauche le moteur électrique entraînant un câble souple. Pour obtenir l'effet stéréoscopique, l'angle de chaque caméra, était ajusté par de simples coins en bois.



Ci-contre :
exemple de relevé stéréoscopique. La surface couverte par les deux caméras se chevauche latéralement de 10 %. L'intervalle fixé entre chaque déclenchement permet un chevauchement de 60 % de la zone exposée dans le sens de la marche de l'avion.



Un trio de Spitfire de reconnaissance du N° 682 Squadron. Ce sont tous les trois des PR Mk. XI, mais celui au premier plan (MB938) possède une dérive différente de celle des deux autres (au fond, le PL840).

vous avait accroché. Cette fois-là, sur le Sud de l'Allemagne, j'avais pu apercevoir l'avion ennemi suffisamment à l'avance et, comme je n'avais aucun moyen de défense, j'ai piqué à pleine vitesse et suis rentré en Italie au ras du sol. Ayant consommé plus d'essence que prévu, j'ai atterri sur un terrain abandonné juste derrière nos lignes dans le nord de l'Italie. Je me sentais un peu déboussolé, tout seul sur cet aérodrome désert, ignorant si je me trouvais du bon côté du front. Je me suis dirigé vers une route et j'ai été soulagé de voir arriver un convoi de camions Bedford. Ils transportaient de l'essence d'aviation et j'ai réussi à persuader l'officier qui commandait

le convoi de me donner assez de carburant pour regagner ma base à San Severo. J'étais heureux de n'avoir pas alimenté les statistiques, car j'avais déjà été porté « en retard », un retard qui, dans notre boulot, était généralement définitif.

J'ai connu un autre moment « chaud » à San Severo quand, après avoir photographié une zone près de Vienne, dont les raffineries subissaient des bombardements méthodiques, je me suis rendu compte que le vent soufflait d'une manière qui n'avait pas été prévue. Il était plus que manifeste que je ne réussirai pas à traverser l'Adriatique avant de tomber en panne sèche. J'ai demandé par radio si une base en Yougoslavie pouvait m'accueillir. On m'a répondu que non, mais que nous occupions Vis, une petite île proche de la côte où stationnait déjà une unité de chasse. C'était là mon seul espoir et j'ai constamment changé de réservoir pour être sûr d'utiliser la moindre goutte d'essence. J'ai aperçu la piste et, au moment où mes roues ont touché le sol, le moteur s'est arrêté. Il a fallu pousser mon avion hors de la piste. J'ai eu la surprise de retrouver deux de mes avions qui avaient été également surpris par les vents violents en altitude. À l'inverse des vents du nord de l'Europe, qui soufflaient la plupart du temps de l'ouest à plus de 160 km/h, ceux que nous rencontrions en Italie étaient faibles et nous pouvions normalement voler sans correction de dérive. Mais, ce jour-là, les choses ne s'étaient pas passées ainsi et les conséquences avaient failli être catastrophiques.

Un jour, lors d'une mission sur Athènes, j'ai dû me poser sur un terrain avancé de la côte Sud pour ravitailler. Les types qui m'attendaient à ma descente d'avion me firent part de leur hésitation à me faire fusiller, car ils n'avaient jamais entendu parler – et encore moins vu – un Spitfire Mk. XIX et le bruit du Griffon était tout à fait inhabituel pour eux. Ils inspectèrent scrupuleusement l'avion avant de me laisser repartir.

Nous volions sans témoin pour éventuellement raconter comment nous avions été abattus.

En mars 1945, j'avais alors 23 ans, je fus nommé à la tête du 336 PR Wing à San Severo, qui se composait des N° 682 et 683 Squadrons sur Spitfire et des N° 60 (SAAF) et 680 Squadrons sur Mosquito. En plus des unités volantes, j'avais sous mes ordres un état-major pléthorique de « biffins » des services de renseignements. Entre les unités basées en Grande-Bretagne et celles basées en Italie, nous couvrons la quasi-totalité de l'Europe. Une nouvelle menace se fit jour à cette époque sous la forme des avions à réaction allemands, en particulier le Me 262, qui donnaient beaucoup de fil à retordre à nos Mosquito. Une escorte de Mustang pouvait apporter une réponse, mais cette solution n'était vraiment pas pratique et il fallut s'en passer. Nous étions très attristés quand l'un de nous ne rentrait pas, car nous volions seuls, donc sans témoin pour raconter ce qui s'était passé.

Bien qu'accaparé par mes tâches administratives, je me débrouillais pour effectuer quelques missions. L'une des plus pittoresques fut celle où je conduisis à bord d'un Mosquito un officier des renseignements, porteur d'une importante mosaïque de photos, jusqu'à Villacoublay près de Paris. Ayant rencontré sur place des anciens de la N° 4 PRU, nous avons visité Paris. Nous avons appris que l'officier en question avait

l'habitude de venir à Paris régulièrement avant la guerre et était très connu dans certains établissements...

Le 16 juillet 1945, après la cessation des hostilités, j'abandonnai le commandement du 336 PR Wing pour être rapatrié en Grande-Bretagne. Je revins chez moi à bord du *Andes*, avec tous les honneurs dus à un Wing Commander, autrement dit dans un confort auquel je n'avais pas eu droit à l'aller...

Roy Buchanan fut démobilisé le 26 janvier 1946, après 4 ans et 289 jours de service, passés en grande partie outre-mer. Après avoir obtenu son diplôme d'ingénieur civil, il se maria en 1952 et eut trois enfants (et neuf petits-enfants). Il obtint sa licence commerciale et continua à piloter, à temps partiel, au sein des Amphibian Airways. Il déménagea à Christchurch et devint directeur de l'aéroport en 1975. Il prit sa retraite en 1981 à Queenstown et acheta son propre avion de voltige, qu'il finit par revendre en 1992, mettant ainsi un terme définitif à une carrière de pilote qui s'était étendue sur 51 ans.

« Je me considère comme particulièrement chanceux d'avoir fait mon devoir pendant la guerre, puis d'avoir réussi une carrière d'ingénieur tout en satisfaisant ma passion du vol et, avec ma femme, nous passons ensemble une retraite bien occupée ».

Les He 115 clandestins



LA GUERRE ENTRAÎNE parfois des situations originales et l'histoire des Heinkel 115 norvégiens est l'une d'elles. Après avoir combattu féroce-ment contre les Allemands lors de l'invasion de la Norvège, ils se retrouvent à lutter dans des missions clandestines sous des cocardes anglaises contre leur pays d'origine et sous les cocardes finlandaises contre les Soviétiques.

Eino Ritaranta
Philippe Listemann

Les Norvégiens, emportés par le mouvement de réarmement général européen de la fin des années trente, s'intéressent très tôt aux performances du Heinkel 115A, impressionnés par les records enregistrés par le prototype. C'est ainsi que, dès mai 1938, des négociations sont entamées pour l'achat de six machines. Elles aboutissent à la signature d'un contrat le 28 août 1938. La Norvège devient alors le deuxième acheteur étranger du Heinkel 115, après la Suède. Les avions norvégiens sont du modèle He 115A-2 et les livraisons s'échelonnent entre juillet et novembre 1939. Malgré la déclaration de guerre de septembre 1939, les Allemands n'appliquent pas l'embargo sur les avions norvégiens pour des raisons politiques.

Comme ce sont des machines destinées à la marine norvégienne (*Marinens Flygevåpen*), elles reçoivent des codes pairs (l'armée se réservant les codes impairs) et sont immatriculées F-50, F-52, F-54, F-56, F-58, F-60 (Wk.Nr 3038/3043 dans l'ordre). Les Heinkel sont intégrés dans deux unités, le 2. *Flyavdeling* et le 3. *Flyavdeling*, respectivement basées à Bergen (sud de la Norvège) et à Tromsø (nord de la Norvège). Leurs missions principales sont la reconnaissance et le bombardement. Les Norvégiens, satisfaits de leurs montures, passent une autre commande de six machines qui auraient dû être livrées à partir d'avril 1940. L'invasion allemande du Danemark et de la Norvège viennent compromettre ces arrangements commerciaux.

Les Heinkel norvégiens se retrouvent engagés contre les envahisseurs dès le premier jour, le 9 avril 1940. Une première sortie est effectuée par l'équipage du *Løytnant* Hans Bugge de la 2. *Flyavdeling*. Les Norvégiens tentent sans succès d'enrayer l'avance des troupes allemandes, mais rien n'y fait. Le Sud du pays est vite perdu et l'évacuation commence à s'organiser. Le 1^{er} mai, le F-52, piloté par le *Løytnant* H. Offerdhal s'envole pour la Grande-Bretagne avec à son bord l'équipage d'un Skua britannique abattu quelques semaines auparavant, tandis que son compagnon, le F-60, suite à une défaillance mécanique, ne peut pas suivre et est finalement capturé par les Allemands.

Les autres appareils basés au nord, renforcés par deux Heinkel 115 B-1 allemands du 1./Kü.Fl.Gr 106 capturés le 14 avril précédent (que les Norvégiens immatriculent F-62 et F-64), participent aux derniers combats à Narvik à la fin du mois de mai. Mais la supériorité des Allemands est telle que l'évacuation définitive est entreprise. Ils réalisent leur dernière sortie le 6 juin. Les F-54, F-56, F-58 et F-64 s'enfuient vers la Grande-Bretagne les 7 et 8 juin 1940, le F-50 se dirigeant, lui vers la Finlande toute proche. Cependant, le F-54, suite à des ennuis mécaniques, finit son voyage aux îles Shetland. Le F-62, ex-Luftwaffe, laissé à Tromsø, est récupéré par les Allemands. Chose étonnante, aucun des 8 He-115 utilisés par les Norvégiens pendant près de deux mois de combat n'a été perdu. Les deux machines saisies par la Luftwaffe

Un Heinkel He 115 (probablement le BV186) aux couleurs britanniques lors d'une séance de photos officielles destinées à l'identification aérienne. La silhouette de ce gros hydravion était assez connue des chasseurs de la RAF et le risque de confusion certain. (Imperial War Museum, via Phil Butler)

Heinkel He 115A HE-115 (Wk.Nr. 3038)

Os. Rätty

Tiiksjärvi, juillet 1942.

La soute a été modifiée pour le transport de commandos.



Heinkel He 115A (numéro inconnu)

Royal Norwegian Navy Flight
Woodhaven, 1941.

seront vite réparées et serviront sous les couleurs allemandes avant de disparaître dans la tourmente.

Nous ne connaissons pas le sort final de ces deux machines. Il est fort probable que le He 115A-2 ait été mis aux standards allemands et reçu un *Werknummer* différent, rendant sa trace difficile à suivre. Quant au He 115B-1 qui a changé de propriétaire trois fois en deux mois, son *Werknummer* n'est pas connu, mais on peut raisonnablement penser qu'il a rejoint assez vite une unité de l'aviation côtière.

LES MALHEURS DE JENNY

Le 8 juin 1940, date du dernier jour de la campagne de Norvège, sept avions aux couleurs norvégiennes se réfugient à Petsamo (1) en Finlande. Parmi eux se trouve le Heinkel 1115A, F-50 piloté par le *Løytnant* H. Dahl. Cet avion (Wk.Nr. 3038) est alors démonté et transporté à Helsinki. Après avoir été stocké brièvement, il est révisé par le dépôt principal de l'Ilmoivomat à Tampere, et en sort repeint aux couleurs finlandaises avec le numéro de matricule HE-115. L'avion reçoit très vite le sobriquet affectueux de *Jenny*.

Quand la guerre de Continuation éclate en juin 1941, l'avion est alors en service au sein de l'escadron LeLv 15 basé à Vaasa. Également équipé de deux Junkers W.34 et d'un Junkers K.43, son rôle consiste à effectuer des vols de reconnaissance au-dessus du golfe de Botnie. Peu de temps après, l'unité se déplace à Kontiolahti, près de la ville de Joensuu. Son rôle classique d'avion de reconnaissance est cependant terminé et *Jenny* est choisi pour entreprendre des missions d'un autre style : le transport des unités de reconnaissance en profondeur, ou en d'autres termes, le transport d'unités d'infiltration à l'arrière des lignes soviétiques.

La première sortie a lieu le 1^{er} août. Comme la plupart des missions de cette nature, elle commence avec un décollage de nuit pour que l'atterrissage au lieu de destination se fasse aux petites heures du jour. Sur le chemin aller, pour tromper l'ennemi, l'avion fait souvent des changements de direction. Le passage des lignes de front se fait toujours au-dessus des nuages ou au pire dans la couche nuageuse. Si la météo du jour se traduit par une tempête de ciel bleu, alors les lignes sont franchies à une altitude d'au moins 3 000 pieds (1 000 m). Une fois la zone dangereuse passée, l'avion descend vite au niveau de la cime des arbres et termine son vol ainsi. Cette manœuvre est rendue nécessaire par le fait qu'aucune couverture de chasse n'est prévue. La récupération des commandos se fait en suivant le processus inverse. L'avion atterrit juste avant le coucher du soleil au lieu de rendez-vous, et le vol retour se fait de nuit. L'amerrissage à la base est très délicat, car effectué de nuit, la profondeur de l'eau étant alors difficilement appréciable. La moindre erreur dans l'appréciation de cette profondeur peut aboutir au capotage immédiat de l'appareil. Il est aidé dans cette phase par des lampes de tempête placées dans des barques qui ont pour objet de signaler la bande d'amerrissage.

L'avion n'a pas le temps d'effectuer beaucoup de missions car dès le mois de septembre, il est envoyé en usine pour être rendu mieux adapté à cet usage. Le compartiment à torpille est modifié pour transporter jusqu'à 14



soldats équipés. En revanche, le projet d'adapter des skis pour les opérations hivernales n'aboutit pas.

Jenny quitte l'effectif du LeLv 15 en février 1942 pour passer sous la responsabilité du détachement Rätty, du nom de son commandant, le capitaine Jussi Rätty. Ce détachement reprend toutes les activités clandestines à son compte. Le rythme des missions augmente à mesure que le printemps arrive et que le dégel s'amorce. Le 2 juillet 1942, *Jenny*, piloté par l'adjudant-chef T. Parikka doit prendre un commando sur le lac Pälläjärvi, près du terrain Hirvas où stationne un escadron de Brewster B.239. La nuit tombée, il décolle avec huit hommes avec comme destination un petit endroit situé sur la partie est du lac Ladoga. La nuit suivante, c'est au tour du capitaine J. Rätty d'amener un groupe de huit personnes au même endroit, mais la malchance l'accompagne : lors de l'amerrissage, les flotteurs accrochent des rochers qui endommagent le He 115. Cependant, la machine reste à flots et, sans s'arrêter, redécolle immédiatement sans avoir déposé ses passagers et revient à son point de départ. Il tente tant bien que mal d'amerrir le plus parallèlement possible aux rives. Alors que sa machine ralentit et commence à s'enfoncer, il la dirige sur le sable où elle s'échoue. *Jenny* devra passer quelques jours à Tampere pour y recevoir les réparations nécessaires.

De retour en service à la fin du mois, *Jenny* entreprend d'autres missions. Le 27 juillet 1942, piloté par l'adjudant-chef Parikka, le Heinkel emmène cette fois-ci un groupe de sept hommes qu'il dépose sur le bord du lac Sardijärvi au sud de la ville d'Onega, sur la côte de la mer Blanche. Le trajet est renouvelé la nuit suivante.

Il arrive aussi à *Jenny* de ramener des prisonniers russes à son bord. C'est le cas de la mission du 10 septembre 1942. Le nombre de personnes à embarquer s'élève à 14, dont un prisonnier russe. *Jenny* se trouve alors bien surchargé, et les deux premières tentatives de décollage échouent. À la troisième, la machine arrive à sortir de l'eau, grâce surtout à l'ouverture « accidentelle » de la soute, libérant ainsi les sacs à dos et l'armement... c'est du moins la version officielle qui sera écrite pour justifier la perte de tout cet équipement militaire !

Pendant ce temps, les patrouilles d'infiltration ont montré leur utilité, mais l'état-major finlandais se trouve sur-

Jenny, le Heinkel He 115 de l'Ilmoivomat, en cours de révision en mai 1942.

La soute a été modifiée pour l'emport de passagers lors des missions clandestines. (Collection E. Ritaranta)

Opposite page:
A He 115 (supposed to be BV186) bearing British markings flies past the camera of the RAF official photographers. The purpose was to help « trigger-happy » fighter pilots to identify this massive floatplane as friendly.

Top:
« Jenny », the one and only Finnish He 115, was modified to accommodate 14 passengers in the torpedo-bay for covert missions.



Ci-dessus et ci-dessous : le Heinkel He 115, fort logiquement codé HE-115, photographié au cours de son second tour d'opérations sur le lac Tiiksjärvi, en juillet 1942. Entre autres missions, le He 115 était utilisé pour le lancer de tracts. (Collection E. Ritaranta)

tout à court d'appareils. Les Finlandais finissent d'ailleurs par louer aux allemands deux autres He 115C (codés 6H+BK et 6H+CK) et deux Heinkel He 59 en 1943. Ces machines garderont les marquages de la Luftwaffe, mais elles seront pilotées par des équipages finlandais. Les Allemands prêtent aussi un Fw 58 et trois Ar 196, de même que deux LeO H-246. Seuls les avions allemands connaîtront une utilisation intensive.

Après l'interruption hivernale, *Jenny* revient en service au printemps 1943 au sein du détachement Malinen, du nom de son commandant. Les missions au cours de cette année 1943 seront peu nombreuses. Le 3 juillet, notre « amie » est pilotée par le lieutenant Y. Lemminki. Alors que le pilote est en train d'atterrir à l'est du lac Ladoga, le Heinkel est pris sous le feu ennemi, mais le pilote parvient à redécoller et à déposer sa patrouille sur un autre lac situé plus à l'est.

Le 4 juillet au soir, *Jenny*, cette fois-ci est sollicité pour ramener un commando à la maison. Arrivé au point convenu, le lac Konsajärvi, aucun signal n'est aperçu, et le pilote le lieutenant Lemminki, doit se résoudre à aller au second point de rendez-vous situé 100 km plus loin. Arrivé sur place, il repère cette fois les feux de reconnaissance et amerrit. Alors que la machine se rapproche des plages, des tirs venant de la lisière de la forêt se déclenchent. S'apercevant du piège, le pilote tente de repartir, mais le Heinkel reçoit plusieurs projectiles.

Above and below: The Finnish He 115, appropriately coded HE-115, during its second tour of operations on lake Tiiksjärvi in July 1942. This aircraft was also used for leaflet droppings.



Malgré son moteur gauche en feu, l'aviateur finlandais parvient à décoller, mais doit reposer *Jenny* assez vite sur un lac tout proche suite à l'explosion d'un réservoir de carburant. L'amerrissage est plus ou moins couronné de succès et la machine s'enfonce partiellement. L'équipage atteint la rive sain et sauf à la nage, mais un peu mouillé. Il tente de rejoindre les lignes finlandaises à pied mais est fait prisonnier par une patrouille soviétique. Il sera libéré en novembre 1944 (2).

Le He 115, à moitié englouti, est mitraillé le 6 juillet 1943 par deux MS 406 du LeLv 28, qui ne parviennent pas à le couler. Les Soviétiques récupéreront l'épave pour l'inspecter. *Jenny* aura finalement volé un peu plus de 300 heures sous les couleurs finlandaises.

AU SERVICE DE SA MAJESTÉ

Les Heinkel qui fuient l'occupation allemande et qui arrivent en Grande-Bretagne sont dans un premier temps envoyés à Helensburgh pour y être entreposés. En février 1941, les avions sont remis à Scottish Aviation Ltd pour révision complète. Ils en sortent à la mi-41 revêtus de la cocarde britannique et d'un matricule de la RAF, à savoir BV184 (ex-56), BV185 (ex-58), BV186 (ex-52) et BV187 (le Heinkel 115B de la Luftwaffe, ex-64). Le dernier Heinkel, le F-54, victime d'une anomalie moteur sur le chemin de l'exode ne sera pas remis en service et servira de magasin à pièces détachées aux autres appareils. Même si les avions portent un matricule de la RAF, ils sont encore propriété du gouvernement norvégien en exil. Une unité spéciale est créée, le *Royal Norwegian Navy Flight*, ou *Helensburgh Group*, formé des navigants qui avaient piloté les avions en juin 1940 en Angleterre. L'unité, commandée par le *Løytnant* H. Bugge, est mise dans un premier temps sous la responsabilité du N° 210 *Squadron* du *Coastal Command* et sa mission est l'infiltration d'agents en Norvège occupée, de même que des opérations de lancers de tracts. Des lancers de tracts ont lieu dès le début juillet 1940. Mais la peur de voir leurs avions abattus par un pilote allié à la gâchette facile incite les autorités norvégiennes à suspendre provisoirement ce type d'opération.

À la fin de 1940, les Heinkel sont spécialement aménagés comme *Jenny* pour le transport d'agents. Les missions clandestines reprennent alors vers la Norvège mais aussi vers d'autres côtes occupées par les Allemands. En effet, les équipages norvégiens ne feront pas qu'opérer à proximité des côtes de Scandinavie et certaines missions secrètes seront réalisées dans la zone du golfe de Gascogne, vraisemblablement pour déposer des agents français. C'est au retour d'une de ces missions dans cette zone, le 23 avril 1942, que le BV184 est intercepté par un Spitfire polonais du N° 303 *Squadron* qui, s'il avait bien reconnu les formes d'un Heinkel, n'avait pas remarqué les cocardes anglaises. L'avion est endommagé au cours du combat qui s'ensuit et parvient à regagner sa base. Envoyé en réparation, le BV184 prend finalement feu au cours de l'avitaillement de la machine en carburant le 31 mai suivant et est détruit. Le BV185 est envoyé dès juin 1941 en Méditerranée (Malte), piloté par le *Løytnant* H. Offerdhal, où il commence à effectuer des opérations clandestines en direction de



Les photos des He 115 britanniques sont assez rares pour des raisons évidentes de sécurité.

Celle-ci montre l'un des appareils dans le port de Kalafrana, à Malte, en 1941.

(Collection R.C. Jones)

direction de l'Afrique du Nord, en Libye en particulier, mais aussi de l'AFN (dans ce dernier cas, la base de Gibraltar sert de relais). Au cours d'une de ces missions de récupération d'agent, l'avion est provisoirement repeint aux couleurs de la Luftwaffe. La mission de l'équipage est de ramener, de jour, deux agents britanniques et le point de rendez-vous se trouve dans le port de Tripoli même, tenu par les Italiens. Ceux-ci, qui trouvent normal de voir un avion allemand portant des croix noires dans cette zone, ne se méfient pas et n'interviennent pas. Les agents britanniques embarquent dans la machine et sont ramenés à Malte. Parfois l'audace paie, c'est évident !

La carrière de ce He 115 est interrompue peu de temps après son arrivée lors d'un raid de l'aviation italienne qui, dans la nuit du 8 au 9 juillet, l'endommage dans son hangar. L'avion est cependant réparé et effectue une nouvelle mission le 18 septembre. Une autre intervient dans la nuit du 21 au 22 septembre, mais l'avion percute les flots au nord de Malte. À bord se trouvent deux Français libres issus de l'aéronautique Navale, les *Flight-Sergeants* George Blaize et Raoul Gatien, ainsi qu'un membre de la FAA, le *Sub-Lieutenant* R. Drake. L'avion a décollé à 00h05 le 22 septembre et a été vraisemblablement obligé d'amerrir d'urgence, un amerrissage qui s'est mal terminé. Le quartier-maître de 2^{ème} classe Georges Blaize, avec son mitrailleur, le quartier-maître de 2^{ème} classe Raoul Gatien sont les deux navigants du Loire 130 N° 73 qui avait rallié la France libre le 15 octobre 1940. Les corps des trois membres d'équipage sont retrouvés le lendemain.

Le He 115B BV187 est envoyé en remplacement du BV185. Il arrive à Malte le 27 octobre 1941 avec aux commandes le *Løyant* K. Skavhaugen. Pour différentes raisons de sécurité (entre autres Malte n'est pas vraiment une destination touristique très recommandée à cette époque), l'appareil revient au Royaume-Uni à la fin de l'année pour participer à des missions secrètes en Norvège. Il est alors basé à Woodhaven, où il subit quelques modifications. Il est doté d'un armement défensif constitué de quatre mitrailleuses fixes tirant vers l'arrière, le pilote utilisant un miroir pour ajuster le tir, et de quatre autres situées dans le bord d'attaque. De plus,

deux petits moteurs sont installés à l'extrémité des flotteurs pour actionner des hélices. Cet équipement permet au He 115 de se mouvoir sur l'eau plus facilement. Il semble que finalement les risques encourus, entre autres celui de se faire descendre par des avions alliés à la gâchette facile, aient incité les autorités britanniques et norvégiennes à suspendre ce type d'opération avec le He 115. Sans compter le manque de pièces détachées qui commence à se faire sentir cruellement. Comme aucune source d'approvisionnement ne pouvait être envisagée, les Heinkel étaient de toute manière condamnés à court terme (le BV186 avait déjà été cannibalisé pour fournir quelques pièces).

Les rapports de mission des Heinkel sont tenus secrets pour quelques années encore, puisque les archives anglaises sont scellées pour 75 ans à partir des faits. Mais d'après certains, ces missions auraient joué, surtout en Méditerranée, un rôle crucial dans la victoire sur ce théâtre d'opérations...

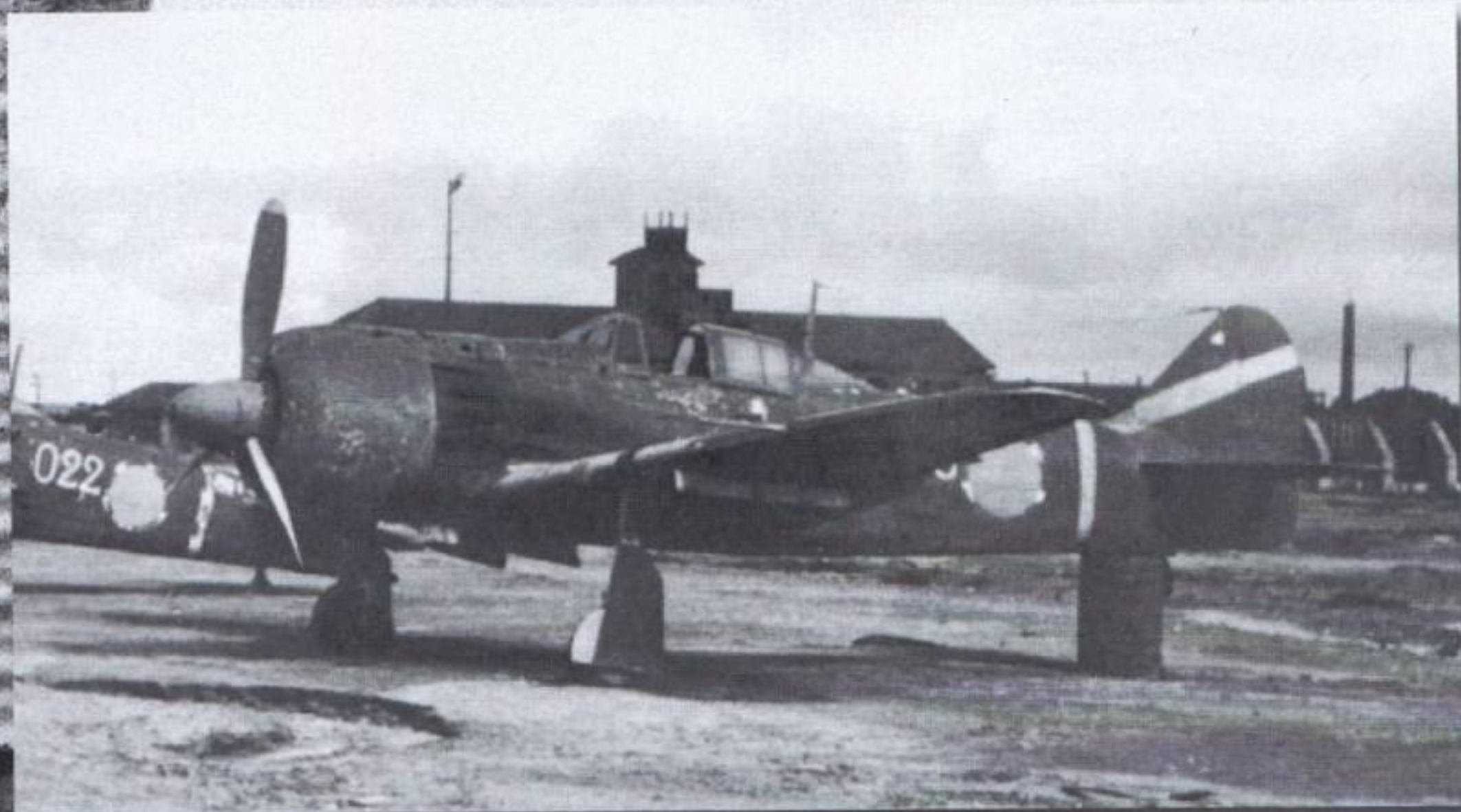
NOTES

(1) Petsamo, sur la mer arctique était alors le seul port finlandais libre des glaces en hiver. Ce port a été remis à l'URSS après la guerre comme réparation des dommages de guerre. Son nom russe est aujourd'hui Petchenga.

(2) Les Allemands, forts de l'expérience finlandaise, feront beaucoup d'incursions en territoire soviétique à partir de la Finlande en utilisant le même type de machines. Parmi les missions les plus intéressantes, on trouve celle du 22 octobre 1942. L'avion, le He 115 8L+IH du 1./Kü.FI.Gr 906 devait récupérer un commando de 13 volontaires estoniens combattant dans l'armée finlandaise qui avaient été parachutés le 30 août (premier saut opérationnel de l'armée finlandaise). Leur mission était de surveiller le trafic ferroviaire qui descendait d'Arkangelsk où arrivait le matériel livré par les Anglo-Américains. Malheureusement, le commando avait été intercepté par les troupes de la NKVD et plusieurs membres du commando avaient été tués, les autres faits prisonniers. Parmi ces derniers, se trouvait l'opérateur radio qui avait été « retourné » (l'histoire ne dit pas de quelle manière !) et avait pris au piège le He 115 qui ne soupçonnait rien. Dans l'échange de tirs qui suivit, deux des trois membres de l'équipage furent tués, le troisième préférant se suicider plutôt que de tomber entre les mains des Soviétiques. Figurent également parmi les victimes, deux passagers qui faisaient partie de l'*Abwehr*. Des treize membres du commando estonien, aucun ne donnera plus de nouvelles après la guerre. Ces Estoniens étaient pour la plupart les anciens membres de l'équipe de tir d'Estonie qui avait remporté le championnat mondial de la discipline à Luzerne en 1939.

For obvious security purposes, photographs of British He 115s are scarce. Shown here is one of these float-planes in Kalafrana harbour (Malta) in 1941.

Quand Harry rencontre Sally...



Des Kawasaki Ki. 100 du 59 *Sentai* abandonnés sur le terrain d'Ashiya, en octobre 1945. Ce modèle passera inaperçu des services de renseignements alliés et ne recevra aucun nom de baptême.

La méconnaissance des types d'avions utilisés par les Japonais au début de la guerre du Pacifique engendre une confusion totale dans les rapports de combat dressés par les équipages américains. Ceux-ci ne semblent disposer que de quelques mots dans leur dictionnaire aéronautique : Zéro, Mitsubishi, Nagoya ou Nakajima !

Une telle situation ne peut se prolonger indéfiniment. Le colonel Frank McCoy, qui commande l'*Air Technical Intelligence Unit* du Sud-Ouest Pacifique, reçoit la mission de mettre bon ordre à toute cette pagaille, préjudiciable à une évaluation efficace du potentiel de l'ennemi.

L'idée qui se dégage de ses travaux est d'une simplicité enfantine. Encore fallait-il l'avoir ! Conscient qu'il est indispensable d'utiliser un système mnémotechnique simple, McCoy décide d'attribuer un prénom à chaque type d'avion japonais.

Pour plus de précision, les chasseurs et les hydravions à flotteurs reçoivent un prénom masculin, les bombardiers, avions de reconnaissance et hydravions à coque un prénom féminin, et les avions de transport un prénom commençant par l'initiale T. Par la suite, il attribuera un nom d'arbre aux avions d'entraînement et un nom d'oiseau aux planeurs.

Il y aura cependant quelques exceptions, car « Tojo » et « Tony » sont des chasseurs (Tony, diminutif d'Antonio, a été attribué au Ki. 61 en raison de sa silhouette « italienne ») et « June » un hydravion à flotteurs.

Les origines de McCoy, natif du Tennessee, transparaissent dans le choix d'un certain nombre de prénoms, très...

« ruraux », comme Zeke, Rufe ou Nate.

En juillet 1942, la première liste, qui comporte une cinquantaine de noms, est distribuée aux unités du Sud-Ouest Pacifique. Y figurent des

avions qui n'ont jamais existé et un certain nombre de doublons. Même le Messerschmitt Bf 110 et le Heinkel He 111, qui « pouvaient éventuellement entrer en service » ont été baptisés (respectivement « Doc » et « Bess »).

De telles erreurs demeurent inévitables. Cependant, cette méthode semble si efficace, qu'en décembre 1942, le code est officialisé sur tous les théâtres d'opérations par Washington. Les Britanniques ne tardent pas à y souscrire à leur tour.

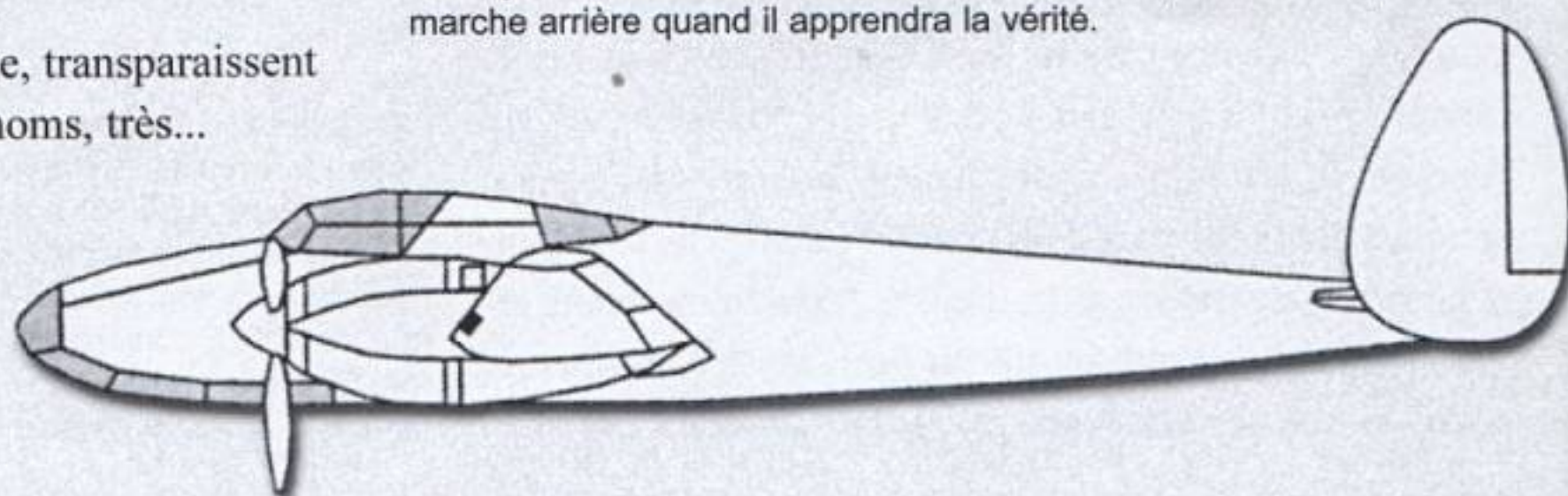
Au fil des mois, la liste est peaufinée et débarrassée des entrées inutiles et redondantes. Le Mitsubishi J2M est baptisé « Jack » avant même son entrée en service. Un seul avion passera à travers les mailles du filet, le Ki. 100, version à moteur en étoile du Ki. 61 « Tony », qui fait son apparition dans les dernières semaines de la guerre.

Les noms ne sont pas toujours attribués au hasard. McCoy, qui veut passer à la postérité, donne son prénom, Frank, à un nouveau prototype de chasseur bimoteur. Quand il s'aperçoit, avec horreur, qu'il ne s'agit que d'un dessin d'enfant, publié dans un magazine de maquettisme, il se ravise prestement. Il rebaptise ce bimoteur imaginaire « Harry » et donne son prénom au nouveau chasseur monomoteur Nakajima Ki. 84. Bien qu'officiellement baptisé « Zeke », parce qu'il fallait un prénom commençant par Z – comme Zéro, le fameux Mitsubishi A6M restera pour longtemps connu sous son appellation d'origine.

Dans sa version A6M3, à ailes rognées, le « Zeke » devient « Hap », qui est aussi le diminutif du commandant en chef de l'USAAF, le général Arnold. Entendant un jour dans les couloirs du Pentagone des officiers hilares commenter que de nombreux « Hap » ont été descendus en flammes, celui-ci interviendra personnellement auprès de McCoy pour que le nom soit changé en « Hamp ».

L'idée géniale de McCoy sera reprise quelques années plus tard par l'OTAN, lorsqu'il s'agira de mieux s'y retrouver dans l'arsenal aérien soviétique.

« Harry », un bimoteur sorti droit de l'imagination fertile d'un écolier japonais participant à un concours lancé par un magazine pour maquettistes. Ce modèle lui paraîtra si séduisant qu'à l'origine Frank McCoy lui attribuera son propre prénom... pour faire rapidement marche arrière quand il apprendra la vérité.



La fin d'un Gremlin



Photos : Eugène Muller

Un « Tabby » ne fait pas le moine...

Le 30 juillet 1946, un « Dakota » français du groupe de transport I/34 *Béarn* s'écrase à quelques kilomètres de la piste de Bien-Hoa, à la suite d'une panne d'essence.

Un fait divers plutôt banal en apparence. Et pourtant, cet avion n'est pas comme les autres.

Il ne s'agit pas, en fait, d'un « Dakota », ni même d'un DC-3, mais d'un Nakajima L2D3 « Tabby », que les Français, mal informés, ont baptisé Ki.16.

Le L2D est un DC-3 construit sous licence au Japon et la version L2D3 se caractérise par ses moteurs Mitsubishi Kinsei à quatorze cylindres en double étoile développant 1 300 ch.

L'appareil qui nous intéresse ici a été récupéré par les Britanniques sur l'aérodrome de Tan Son Nhut, près de Saïgon, à la cessation des hostilités. En attendant l'arrivée des troupes françaises, les Britanniques sont chargés de démilitariser l'Indochine et de rapatrier les soldats japonais.

C'est dans cette optique qu'est créée la *Gremlin Task Force*. Cette escadrille, qui rassemble tous les avions japonais saisis, est rattachée au N° 273 *Squadron* sous les ordres du *Squadron Leader* W.J. Hibbert.

Ses avions sont utilisés pour transporter les soldats japonais jusqu'aux ports d'où ils embarquent pour le Japon, pour ravitailler les zones isolées, mais aussi pour lancer des tracts au-dessus des régions où les rebelles commencent à s'agiter. Un grand nombre de ces vols sont effectués par d'anciens pilotes japonais, sous l'étroite surveillance d'un officier britannique.

Parmi ces appareils se trouve un L2D3, codé « 27 » et surnommé « Fany's Frolic ». Portant les marques de reddition entrées en vigueur après la capitulation (livrée blanche, croix vertes), il reçoit les cocardes du SEAC (*South-East Asia Command*), c'est à dire bleues et blanches.

En février 1946, avec l'arrivée des Français, la *Gremlin Task Force* est dissoute et un certain nombre de ses avions sont transférés à l'armée de l'Air, parmi lesquels le L2D3 « 27 ».

À cette époque, l'aviation française aligne :

- 3 C-47A et 18 C-47B au GT II/15;
 - 17 AAC-1 Toucan, 4 C-47 et 2 Ki.21 au GT I/34 *Béarn*.
- C'est cette dernière unité qui récupère le « Tabby », pour former une section d'avions japonais, confiée au lieutenant Eugène Muller.

La suite, et surtout la fin, font l'objet du rapport dont le fac-simile est reproduit sur la page suivante.

LE NAKAJIMA L2D3

Le L2D, qui reçoit le nom de code de « Tabby », est une version du Douglas C-47 construite sous licence au Japon. En tout, 487 exemplaires sont produits par Nakajima (71), maître d'œuvre, et Showa (416), sous-traitant.

La version L2D3 sort en quatre variantes :

- L2D3, transport de troupes, à moteurs Kinsei 51;
- L2D3a, transport de troupes, à moteurs Kinsei 53;
- L2D3-L, cargo, à moteurs Kinsei 51;
- L2D3a-L, cargo, à moteurs Kinsei 53.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES (L2D3a-L)

Envergure : 28,96 m
Longueur : 19,51 m
Hauteur : 7,46 m
Surface alaire : 91,6 m²

Poids à vide : 7 218 kg
Poids total en charge : 12 500 kg
Charge alaire : 136,5 kg/m²

Vitesse maximale : 380 km/h à 2 800 m
Vitesse de croisière : 235 km/h
Plafond pratique : 10 900 m
Distance franchissable : 4 500 km

This Nakajima L2D3 «Tabby» used by GT I/34 Béarn in French Indo-China ran out of gas and crash-landed near Bien Hoa, on July 30, 1946. Formerly flown by the «Gremlin Task Force», where it was named «Fany's Frolic», it was handed over to the French Armée de l'Air early in 1946. Consequently, it bore both SEAC and French roundels upon the former overall white surrender Japanese finish.

Paris, le 29 JANV 1947

CONFIDENTIEL

N° 172 /EMAA/3.Acc.C.

DECISION

Clôture de l'Instruction
relative à un accident ou un incident aérien

N° 760

(Cette fiche tient lieu, le cas échéant, d'ordre, d'avis de punition,
d'ordre de mutation, etc...)

Accident survenu le 30 Juillet 1946 à 2 kms N.N.E. de BIEN-HOA (INDOCHINE)

Avion KI 16 N° 4.265 Formation : G.M.M.T.A. en INDOCHINE

Pilote : MULLER Eugène Grade Lieutenant Formation G.T. "BEARN"

Autres membres de l'équipage : (Adjudant BISCAMBIGLIA Co.Pilote
(Adjudant CASAUBON Mécanicien
(Sergent SANCHEZ Mécanicien

Accident imputable au matériel.

Mission : Convoyage de PAKSE à BIEN-HOA et rapatriement sur SAIGON de 4
Militaires.

Circonstances : Panne d'alimentation à l'atterrissage; l'appareil ne
pouvant rejoindre la piste s'écrase dans un marais après
avoir arraché un arbuste avec le plan gauche.

./.....

- 3 -

tions concordants de l'équipage, il semble que l'hypothèse d'une consom-
mation anormale aggravée d'une fuite doit être retenue.

Sur les causes de cette fuite, l'hypothèse suivante peut-être
envisagée :

" L'avion volant très bas, en raison du mauvais temps, a pu être
atteint par une balle tirée par des éléments rebelles".

Dans tous les cas, la responsabilité de l'équipage paraît dégagée.

AVIS DU GENERAL DE BRIGADE AERIEENNE ANDRIEU Cdt. L'AIR EN INDOCHINE

Accident dû à une consommation anormale d'essence, causée sans doute
par une fuite; l'état de l'avion, après l'accident n'a pas permis de véri-
fier cette hypothèse.

La responsabilité du personnel paraît entièrement dégagée.

AVIS DU COLONEL ALIAS Cdt. LE G.M.M.T.A

Accident imputable à une consommation anormale d'essence.
La responsabilité de l'équipage semble dégagée.

NOUVEL AVIS DU GENERAL DE BRIGADE AERIEENNE ANDRIEU Cdt. L'AIR EN INDOCHINE
APRES COMPLEMENT D'ENQUETE:

-La consommation enregistrée au cours des vols précédents, quoi que
forte, n'avait rien d'exagéré et permettait largement d'effectuer le voyage
PAKSE-BIENHOA avec la quantité d'essence jaugée.

-La consommation nettement plus forte le jour de l'accident paraît due
à une cause fortuite, que l'état de l'appareil n'a pas permis de déceler.

AVIS DE L'INSPECTION TECHNIQUE:

La panne de carburation est flagrante mais la situation de l'avion ne
permet pas de faire une enquête approfondie.

AVIS DE L'INSPECTION DE BOMBARDEMENT:

Cause paraissant devoir être imputée au matériel. Cependant il y aura

./.....

Gremlin

- 2 -

Conséquences pour le matériel : à réformer

Conséquences pour le personnel : Adjudant Casaubon légèrement blessé.
Les autres membres de l'équipage indemnes.
Deux passagers, contusions légères

Officiers enquêteurs : (Capitaine VIOT du S/G.M.M.T.A.
(Adjudant-Chef BRACONNIER du G.T. "BEARN"

Rapport d'enquête. Observations : Complément d'enquête demandé.
Y a-t-il eu enquête technique spéciale? NON Enquête de commandement? NON
Réunion d'une Commission d'examen des fautes professionnelles? NON
Enquête médicale? NON Enquête météorologique? NON

RESUME DES AVIS DES AUTORITES HIERARCHIQUES

AVIS DU COMMANDANT DU G.T. "BEARN"

Lieutenant MULLER : 1er Pilote - pilote très expérimenté-moniteur au
Groupe pour ce type d'avion.

Adjudant BISCAMBIGLIA : Co-Pilote - pilote très expérimenté confirmé
de jour et de nuit. N'était cependant pas entraîné
sur ce type d'appareil puisqu'il effectuait son
premier vol le jour de l'accident.

Adjudant CASAUBON : Mécanicien, a participé à la remise en état de
l'avion, connaissait de ce fait parfaitement le
matériel, avait déjà effectué 30 heures de vol sur
l'appareil.

Sergent SANCHEZ : Mécanicien sans aucune fonction à bord avait
participé à la remise en état de l'appareil à
PAKSE

L'équipage était donc parfaitement confirmé sur
ce type d'appareil; l'hypothèse d'une fuite d'essen-
ce semble devoir être retenue.

AVIS DU COMMANDANT RIVET, Cdt Pvt. LE S/G.M.M.T.A.:

D'après le compte-rendu de l'Officier enquêteur et les déclai-

- 4 -

lieu de déterminer si le Commandant d'Unité aurait dû laisser voler cet
avion, sur lequel une consommation anormale avait été constatée, sans que
la cause en eut été cherchée.

NOUVEL AVIS DE L'INSPECTION DE BOMBARDEMENT APRES COMPLEMENT D'ENQUETE
Avis entièrement conforme aux conclusions du Général Commandant Air
INDOCHINE, le 8 Janvier 1947.
La responsabilité du Commandant d'Unité ne peut-être engagée, d'après les
explications fournies dans le complément d'enquête.

CONCLUSION: Accident imputable vraisemblablement au matériel- Mauvaise
manoeuvre du pilote au cours de l'atterrissage forcé (n'a pas
déverrouillé le train).

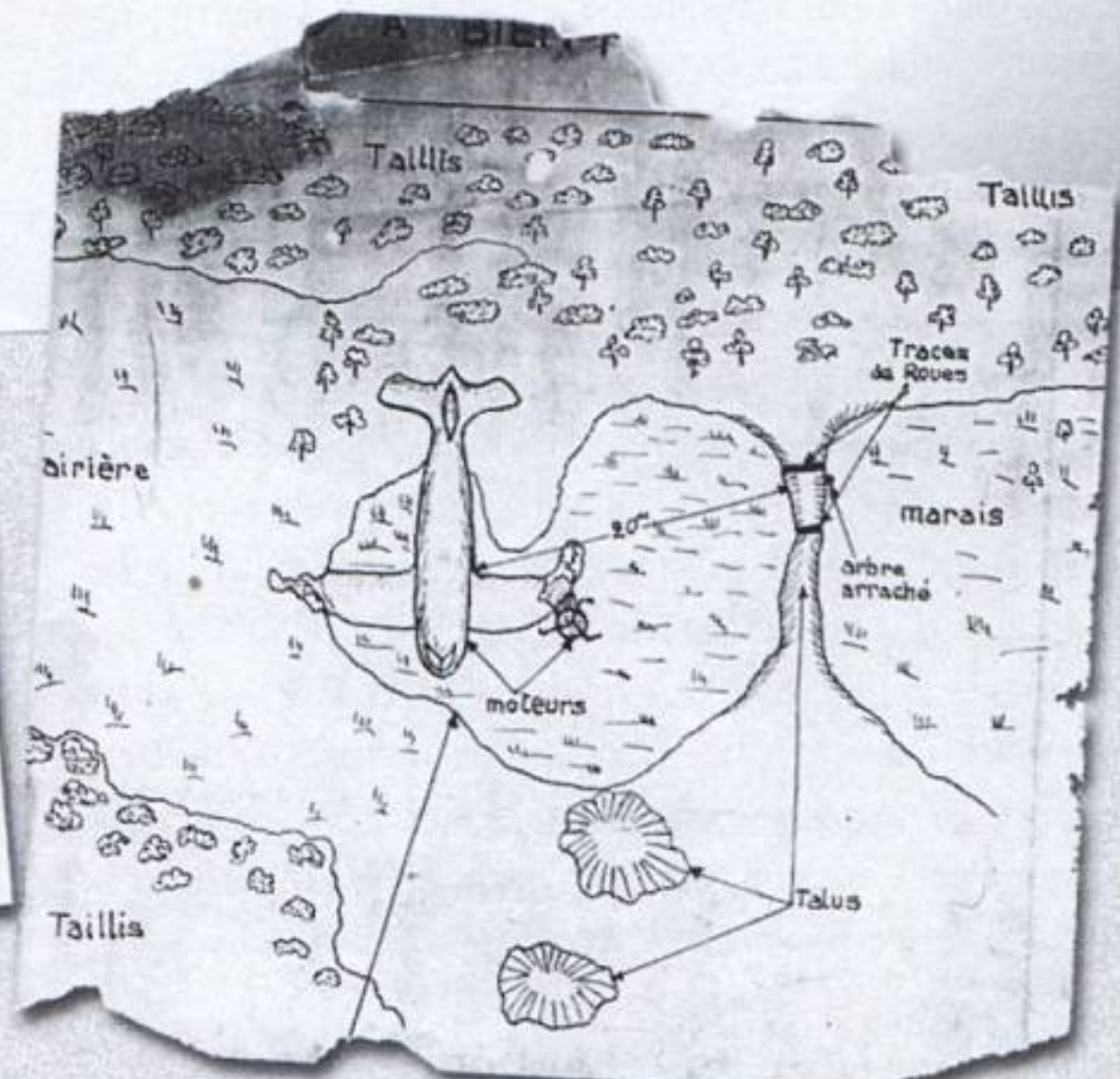
DECISION: A l'égard du pilote : Pas de sanction.

DESTINATAIRES:

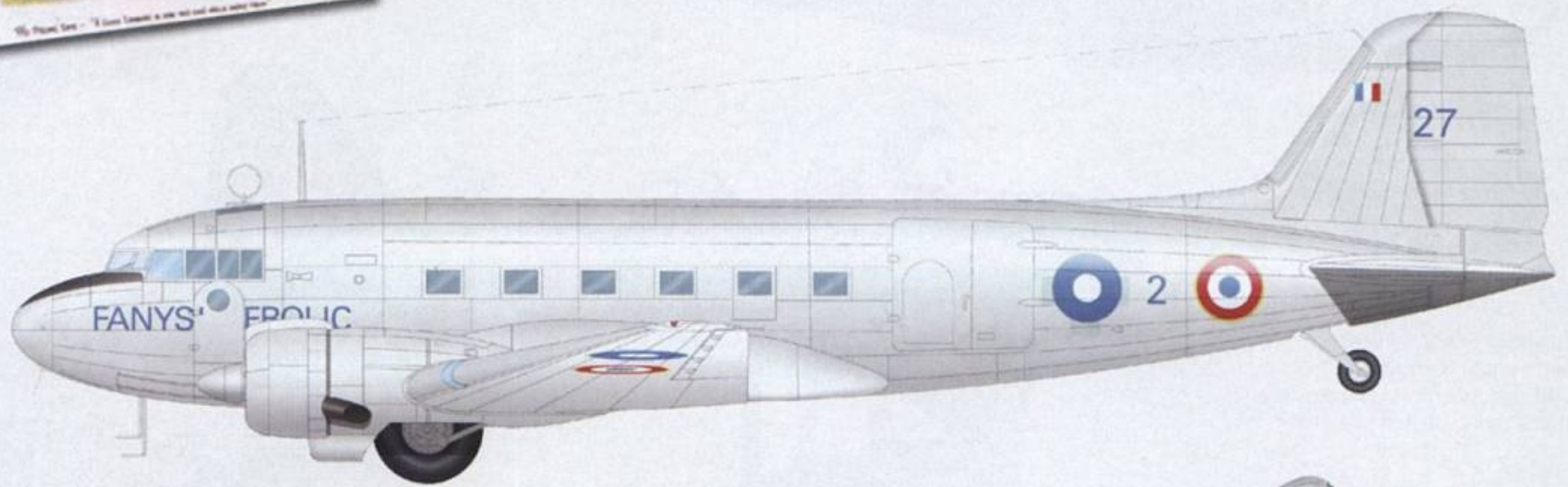
- Inspection Générale de l'Armée de l'Air
2 ex. (I.T. Inspection Chasse)
- Air INDOCHINE ("G.T. "BEARN")

Pour le Général Chef d'Etat-Major Général de l'Armée de l'Air
Pour le Général d'Armée de l'Air
Le Général d'Armée de l'Air
de l'Etat-Major Général de l'Armée de l'Air

[Signature]



Gremlin

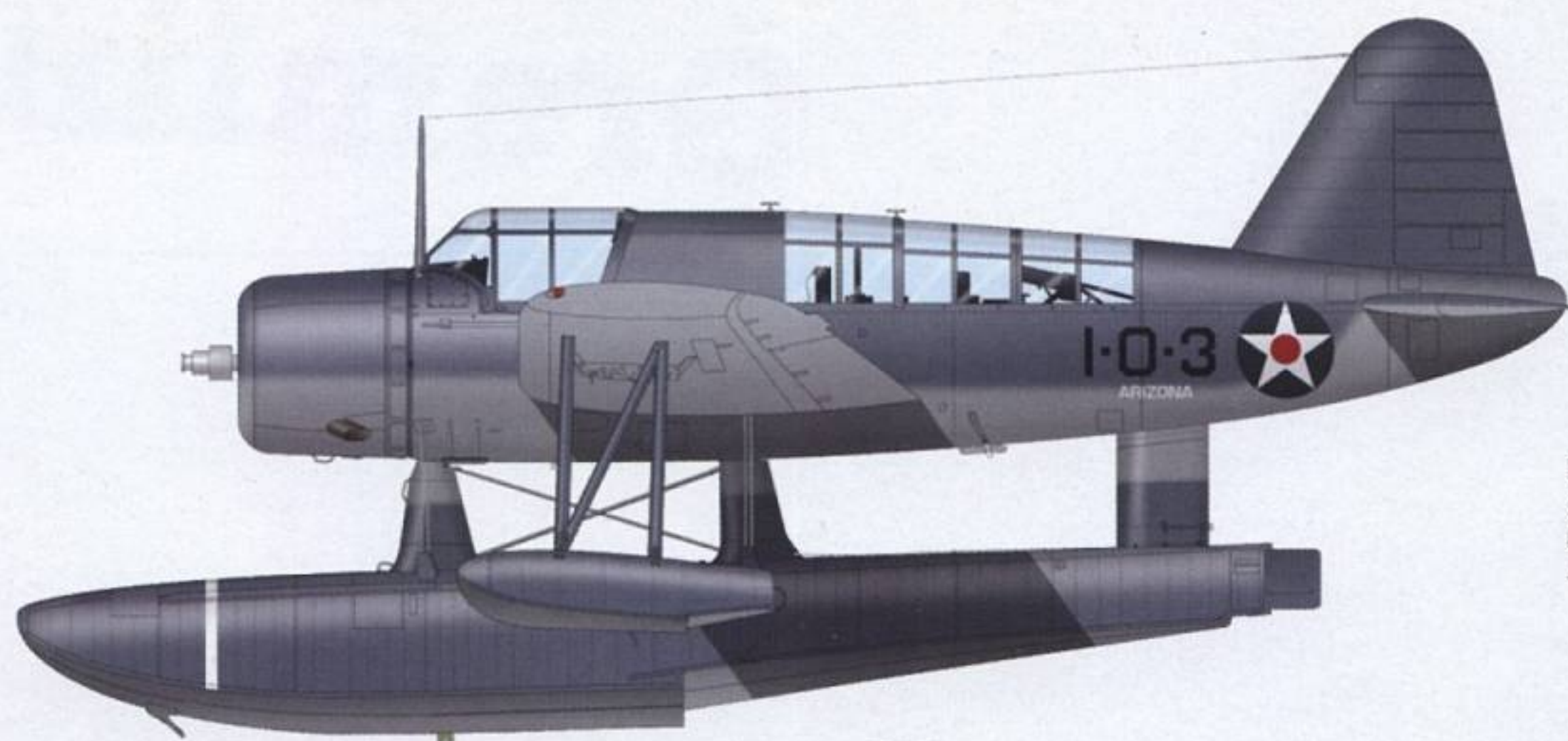


Les deux dessins ne sont pas à la même échelle.

© P.-A. Tilley - 06.00

Les Gremlins étaient des personnages créés par Bill Hooper, un dessinateur servant dans la RAF. Ils agrémentaient les manuels d'instruction en montrant surtout ce qu'il ne fallait pas faire. On voit ici l'un d'eux, le *Pilot-Officer* Percy Prune suivi de son chien Binder, s'éloignant les mains dans les poches après avoir tranquillement écrasé son Spitfire. La légende du dessin dit : « *Un bon atterrissage est un atterrissage dont on peut sortir sur ses deux pieds* ».

« *Fanys' Frolic* », bien qu'utilisé par la *Gremlin Task Force*, n'était pas à proprement parler le nom de l'un de ces personnages. De manière édulcorée, on peut traduire ce surnom par : les ébâts des fofounettes !

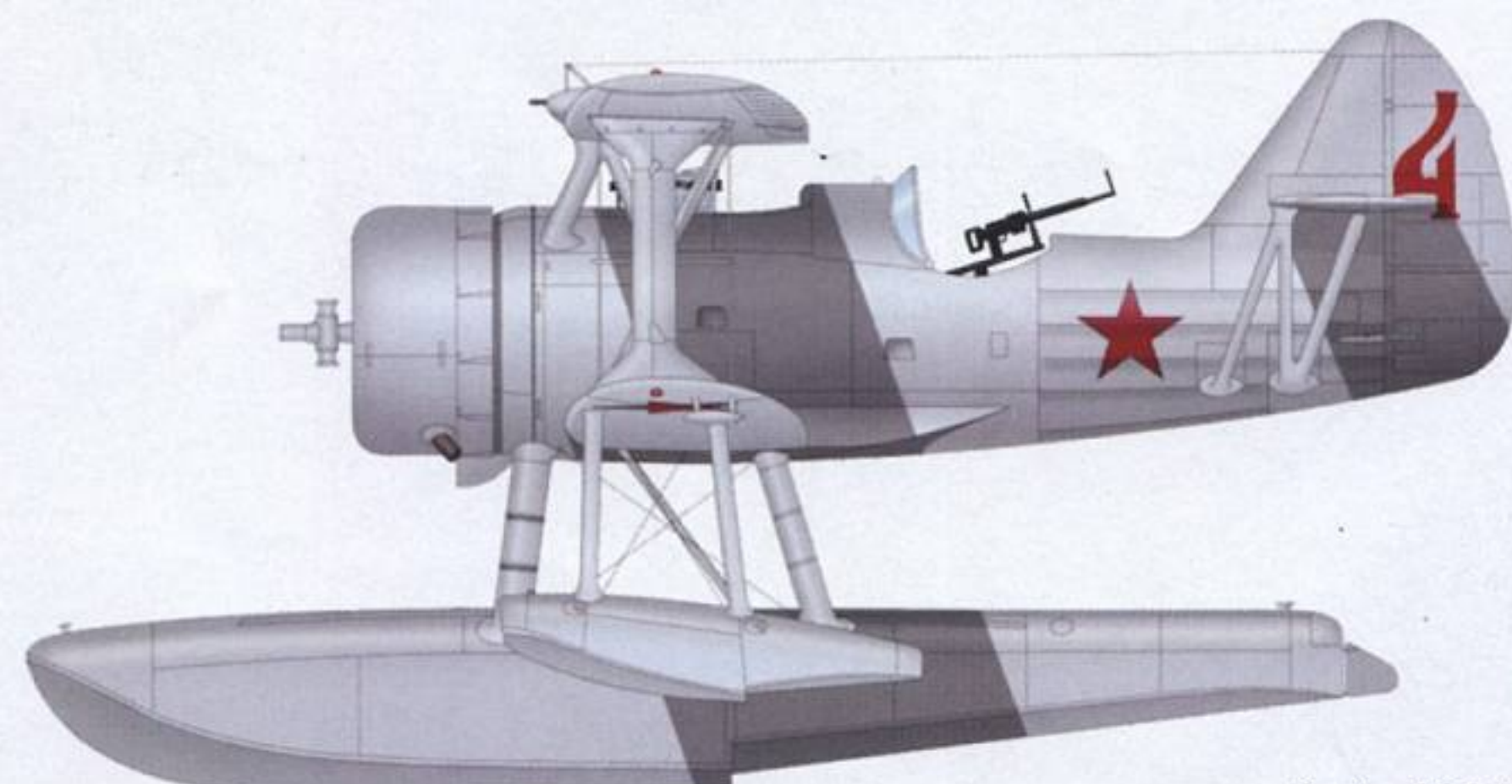
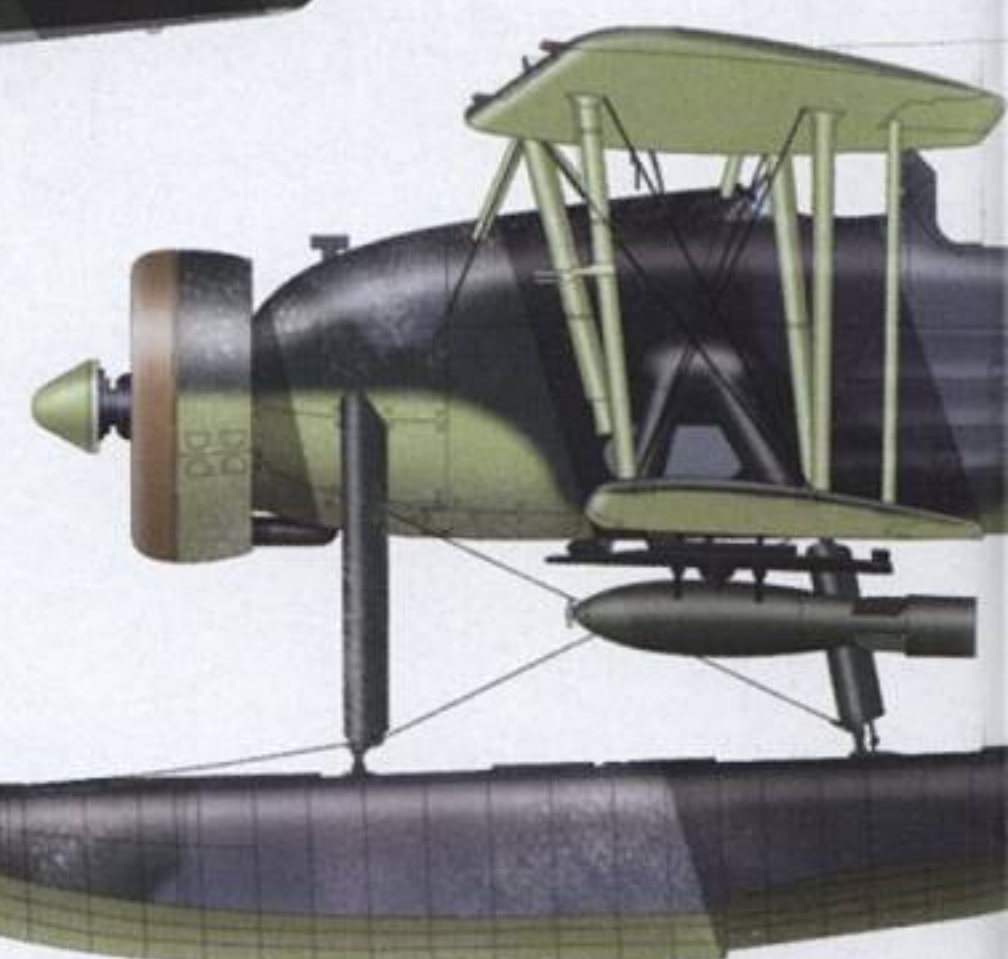
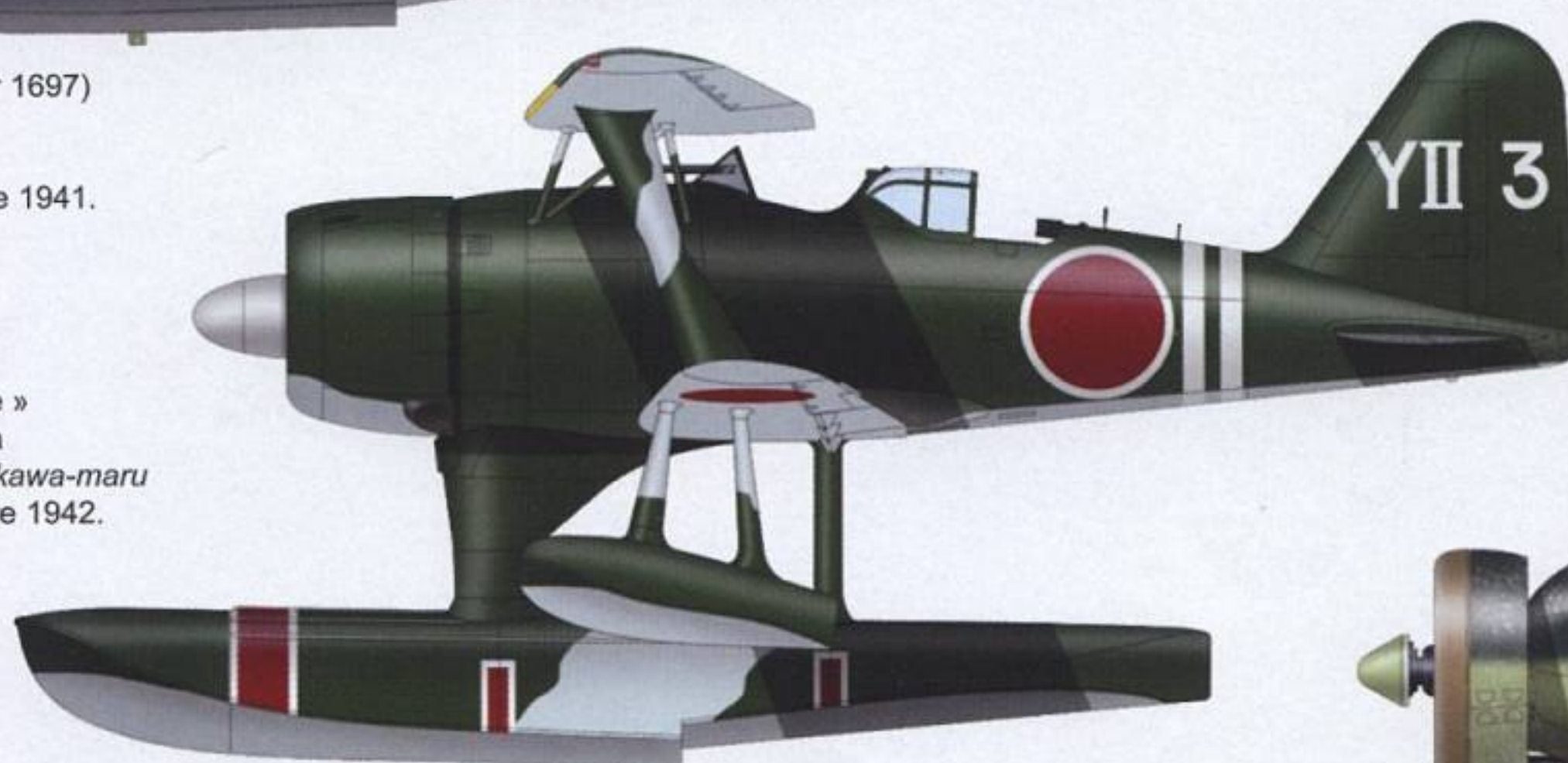


Vought OS2U-1 (BuAer 1697)
VO-1
USS *Arizona* (BB39)
Pearl-Harbor, décembre 1941.

Fokker C. IX W W-15
Croiseur Tromp
Marine Luchtvaart Dienst
Java (Indonésie), 1939.

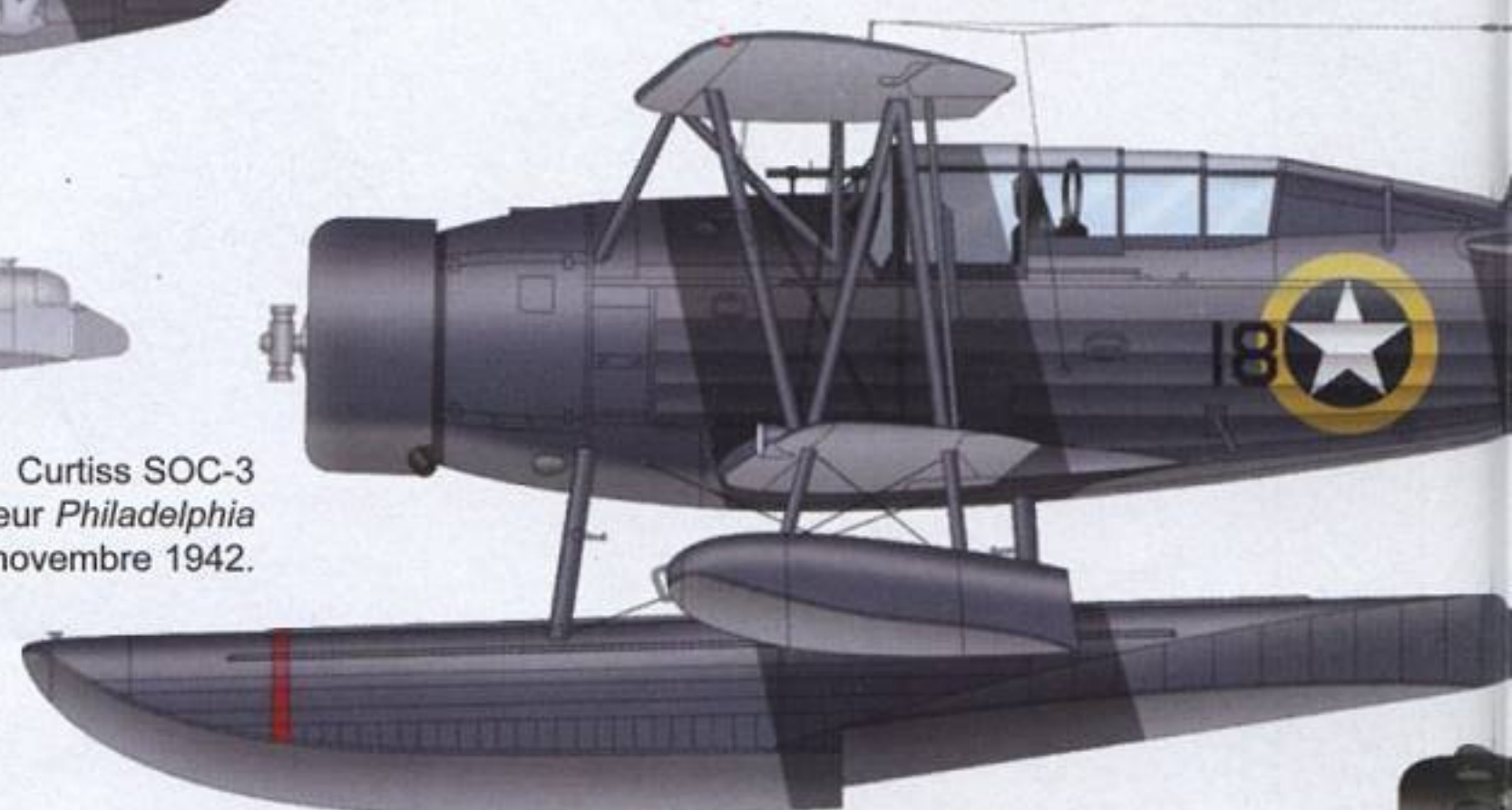


Mitsubishi F1M2 « Pete »
Maître pilote Nishiyama
Porte-hydravions *Kamikawa-maru*
Guadalcanal, septembre 1942.



Beriev KOR-1
Flotte de la Mer Noire
Sébastopol, septembre 1941.

Curtiss SOC-3
Croiseur Philadelphia
Port-Lyautey (Maroc), 8 novembre 1942.



Supermarine Walrus n° 0223
Croiseur Admirante Brown
Ushuaïa (Terre de Feu), février 1949.

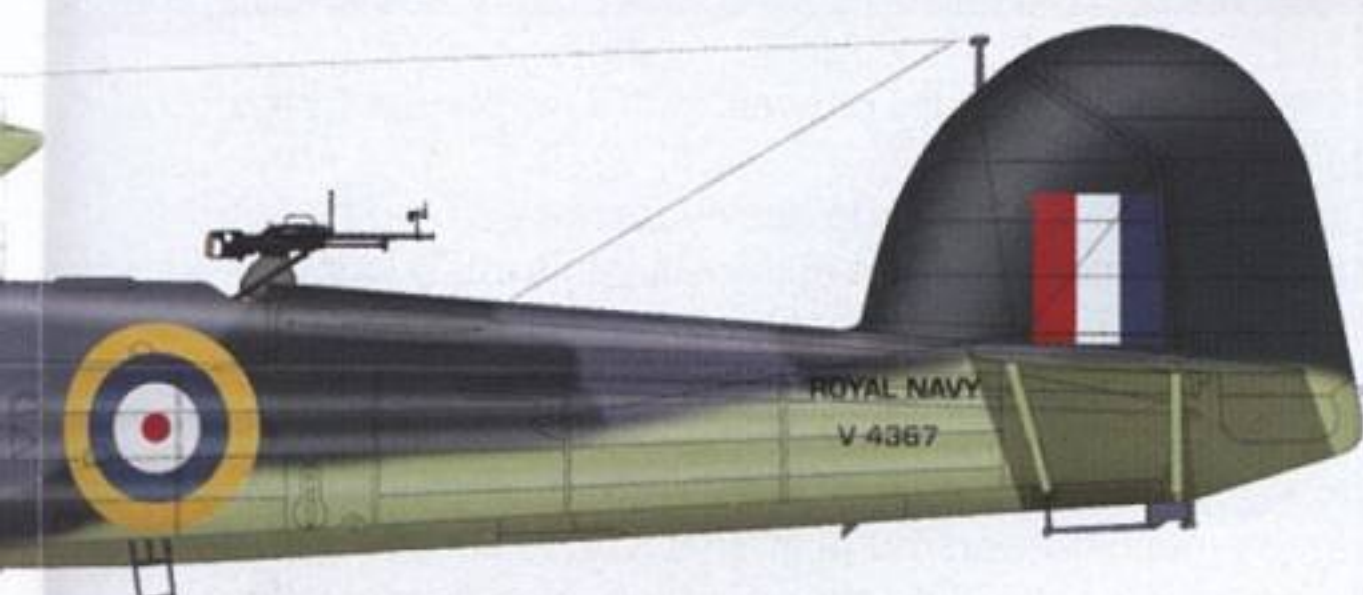


Eyes for the fleet

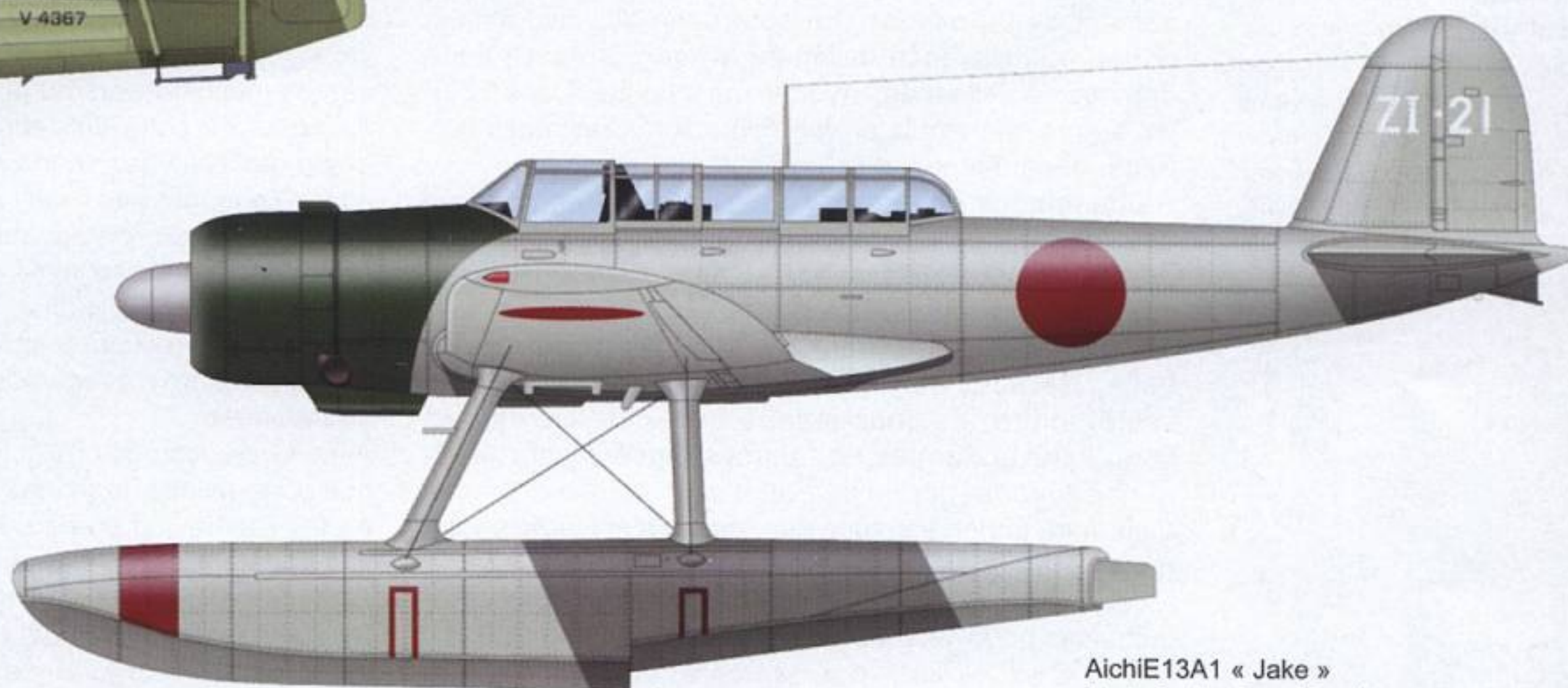
Les yeux de la flotte



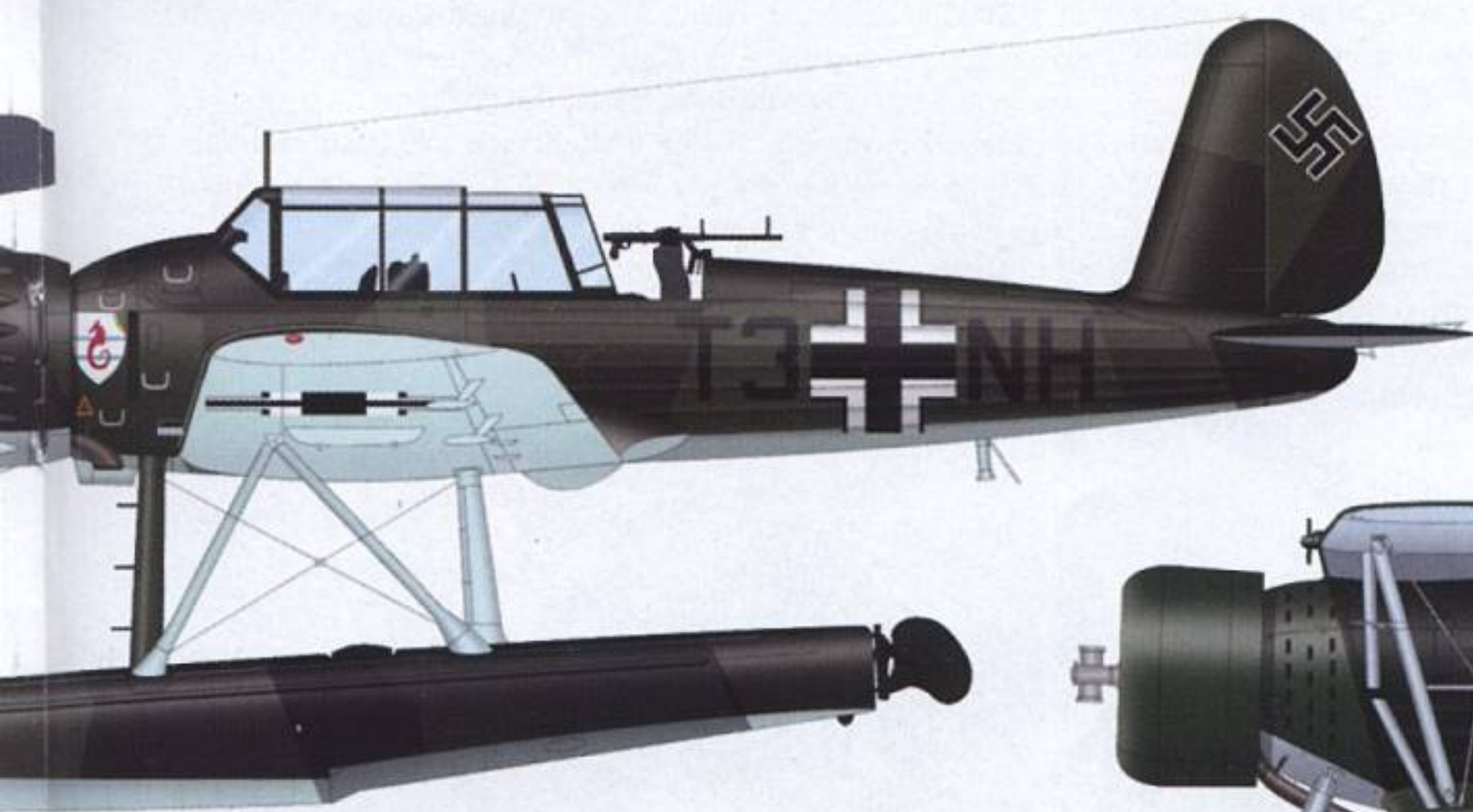
Loire 130 n° 53
Escadrille 3HS
Croiseur *Colbert*
Toulon, octobre 1941.



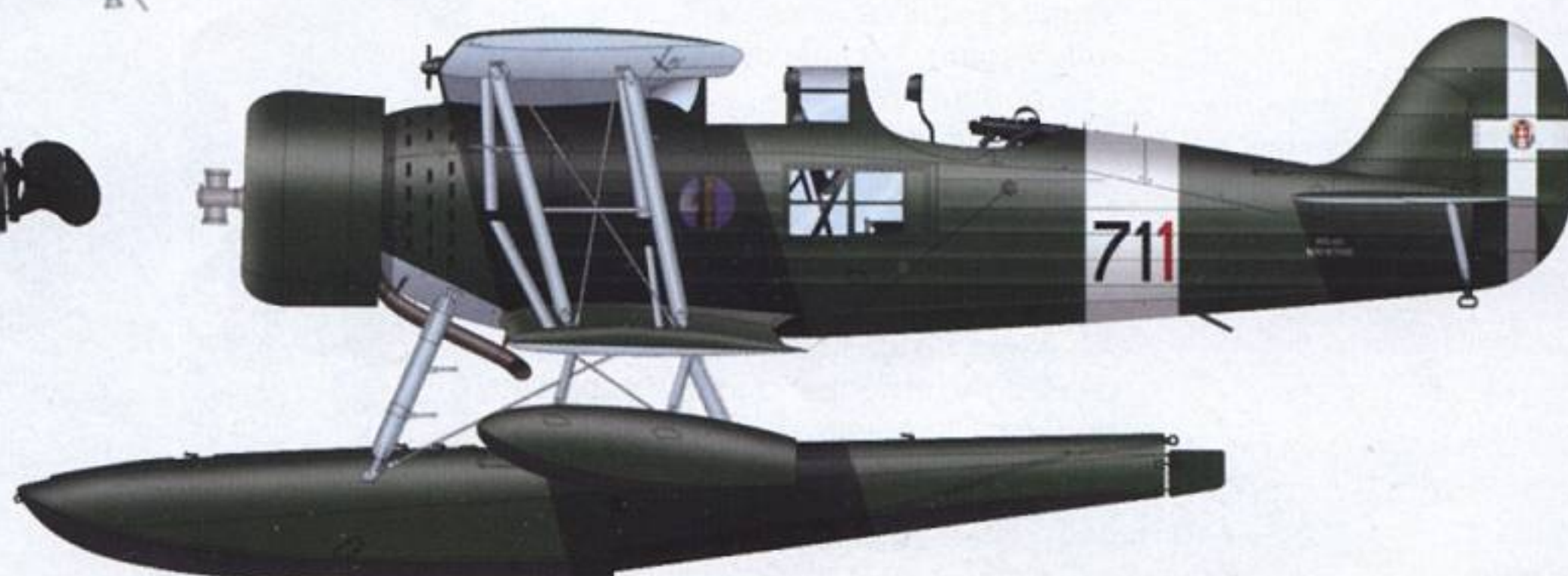
Fairey Swordfish Mk. I/SP V4367
N° 700 Squadron
HMS *Malaya*
Sullom Voe, août 1941.



Aichi E13A1 « Jake »
Porte-hydravions *Kamikawa-maru*
Mer de Corail, mai 1942.



Arado Ar 196A-3
1./BFG. 196
Cuirassé *Scharnhorst*
Brest, 1941.



Meridionali Ro 43 (MM 27148)
71ª Squadriglia
Croiseur *Eugenio di Savoia*
Tarente, novembre 1940.



Mise à l'eau du Swordfish P4084 à Lee-on-Solent, fin 1939.

Cet appareil appartenait au N° 765 Squadron, qui n'était pas à proprement parler une unité embarquée. Cependant, elle servait à la fois à la formation des équipages et comme réserve des *Catapult Squadrons*. (Photo DR)

Toutes les marines du monde ont utilisé des avions embarqués pour accomplir différentes tâches. En 1939, alors que le porte-avions n'a pas encore trouvé sa véritable place au centre des flottes de combat, chaque bâtiment majeur est équipé d'une catapulte. Comme il s'agit de récupérer l'avion après l'accomplissement de sa mission, ce sont donc des hydravions qui sont embarqués. La marine française sera l'une des rares à utiliser des hydravions à coque (Loire 130), les autres donnant la préférence aux hydravions à flotteurs, généralement de plus petites dimensions.

À une époque où le radar n'est pas encore monnaie courante à bord des navires, ces hydravions sont principalement utilisés au réglage d'artillerie, avec comme tâche secondaire, l'observation et la surveillance d'un périmètre de sécurité autour de la flotte. Ce sont eux, généralement, qui assurent la veille contre les sous-marins ennemis. La plupart sont d'ailleurs armés de bombes légères pour répliquer à tout danger immédiat.

La marine Impériale japonaise, qui ne s'est jamais vraiment intéressée aux avions de reconnaissance, a recours aux hydravions à flotteurs de ses croiseurs et cuirassés pour détecter la présence de la flotte américaine. C'est le cas, par exemple, en prélude à la bataille de Midway.

La marine Impériale développe aussi un concept particulier, l'hydravion d'assaut embarqué. On lira ou relira à cet égard les aventures du « Glen » du sous-marin I-25, publiées dans *Aéro-Journal* n° 12.

Mais, si le « Glen » peut être considéré comme un opportuniste dans ce genre, Aichi développe le M6A1 *Seiran* qui doit être embarqué à bord des sous-marins géants de la classe I-400; une fois catapultés, ces appareils sont chargés de bombarder des objectifs considérés comme stratégiques à l'aide d'une bombe de 800 kg. La capitulation interviendra avant le lancement d'une opération contre le canal de Panama.

Les performances de ces hydravions, pour la plupart des biplans, sont généralement médiocres, d'autant que leurs flotteurs produisent une forte traînée. Leur armement tant offensif que défensif est faible. Mais, l'important n'est pas là. Au cours de combats navals, ils sont censés ne rencontrer que des appareils ennemis équivalents. L'accent est davantage mis sur l'endurance (le

« Jake », par exemple, pouvait tenir l'air pendant près de 15 heures).

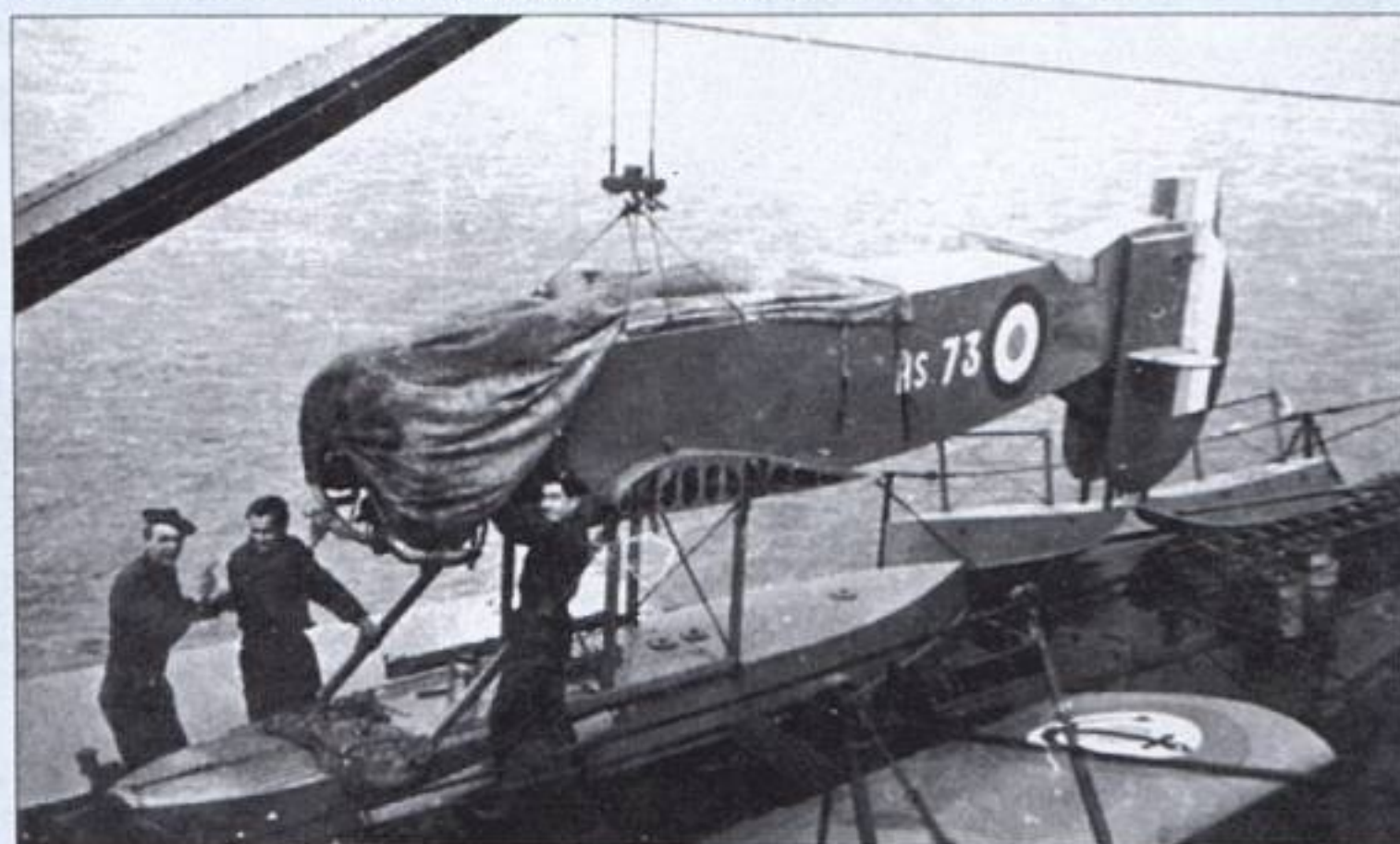
Cependant, la présence de ces hydravions à bord ne fait pas que des heureux. Les appareils, mais aussi leur carburant spécifique, leurs recharges et leurs équipages, occupent une place précieuse dont les marins espéraient faire meilleur usage. Toutefois, leur plus grave inconvénient est de contraindre le navire porteur à stopper les machines lors de la manœuvre de récupération. Au cours de cette délicate opération, le bâtiment offre une proie facile aux coups de l'ennemi, à tel point qu'au cours d'engagements, les commandants abandonneront l'appareil, ne récupérant que l'équipage.

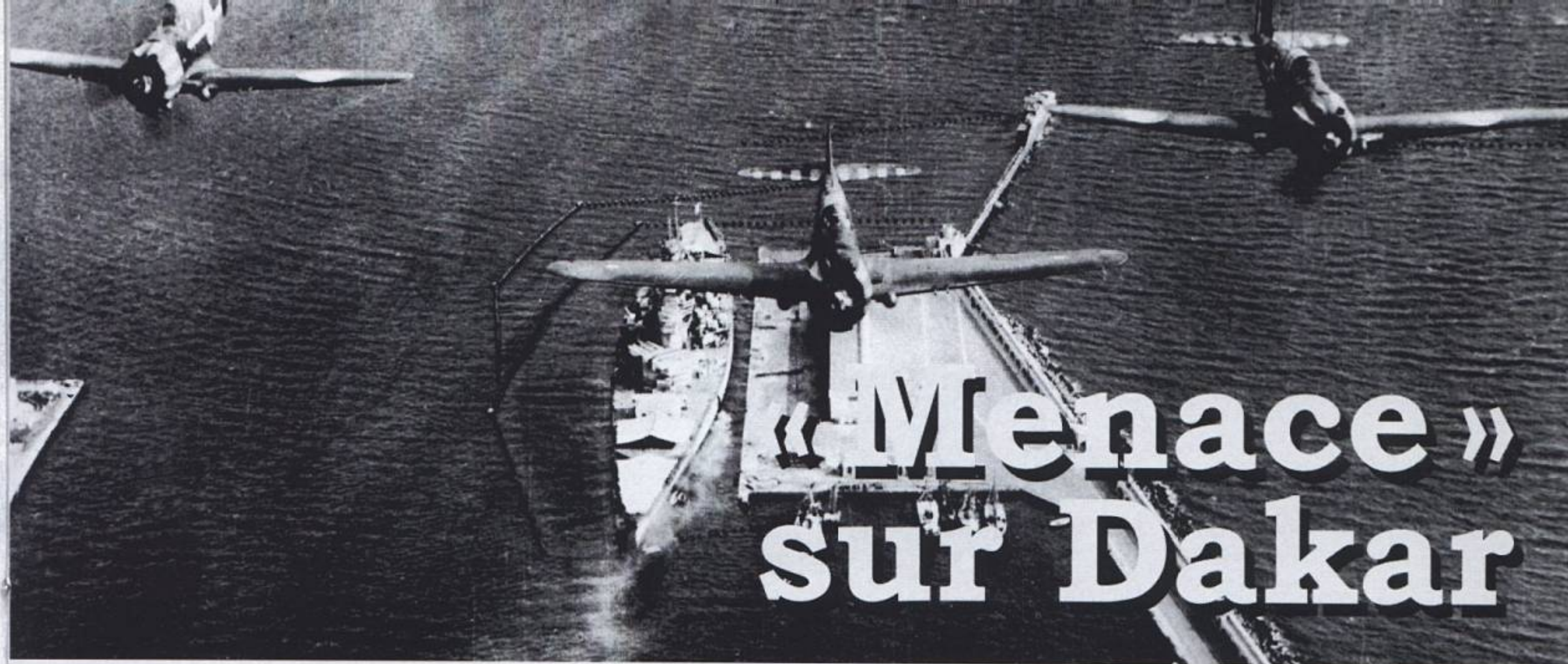
La marine française tente de faire amerrir ses hydravions sur un filet traîné derrière les croiseurs, de manière à les récupérer sans obliger à stopper le navire. Cette solution s'avère peu viable et est rapidement abandonnée.

Avec la création des *Task Forces*, qui font la part belle aux porte-avions, la marine américaine abandonne petit à petit l'hydravion embarqué. Mais, pas totalement, car ces appareils servent aussi aux liaisons et au transport de denrées urgentes.

Le développement du radar embarqué portera un rude coup à cette catégorie d'avions, qui disparaîtra après la fin des hostilités au profit de l'hélicoptère.

Le Besson MB-411 n° 2 à bord du sous-marin français *Surcouf*, photographié à Poole Harbour, en juin 1940. Le remontage de l'appareil demandait quatre minutes après son extraction du hangar. Il sera endommagé lors d'un raid allemand et ne se trouvera pas à bord du *Surcouf* quand celui-ci sera coulé dans les Caraïbes, le 19 février 1942.





« Menace » sur Dakar

Christian-Jacques
Ehrengardt

LA TRISTE AFFAIRE de Dakar s'achève sur un double revers. Revers diplomatique des Gaullistes, qui ont surestimé leur pouvoir de persuasion et sous-estimé le loyalisme de leurs compatriotes; revers militaire des Britanniques, dont les attaques aériennes sont mises en difficulté par les Curtiss du GC I/4 et dont les deux cuirassés sont fortement avariés par la marine française. Vichy a sauvé le Richelieu et son port sur l'Atlantique Sud. Ce sera l'unique succès militaire de ce régime.

En août 1940, le général De Gaulle se sent un peu prisonnier en Grande-Bretagne. Cependant, ses faibles moyens matériels et humains ne lui permettent pas de se dispenser de la pesante tutelle de ses hôtes, mais ils ne lui permettent pas non plus d'engager seul des actions d'éclat qui pourraient rallier à lui ses compatriotes « égarés ». Peut-être même rêve-t-il d'installer son gouvernement en exil dans l'un des territoires de l'Empire français ?

Comme la France combattante a besoin de passer à l'offensive, De Gaulle jette son dévolu sur l'AOF (Sénégal et Guinée), et ce, pour plusieurs raisons. Dakar possède un port de guerre de première importance sur la façade de l'Atlantique Sud et l'AOF est désormais entourée de pays hostiles à Vichy, en particulier les territoires de l'AEF qui ont récemment épousé la cause de la France libre. Et puis, à Kayes se trouvent entreposées des réserves d'or provenant de la Banque de France, de Pologne et de Belgique. Dame ! 700 tonnes de lingots, ça aiguise les appétits...

Les Britanniques sont également préoccupés par Dakar et, en particulier, par un bâtiment qui a trouvé refuge dans son port : le *Richelieu*, l'un des cuirassés les plus modernes du monde à cette époque.

Opération « Menace »

De Gaulle n'a d'autre ressource que d'associer les Britanniques au coup de main qu'il foment. Il prévoit de débarquer très au sud, à Conakry (Guinée), puis de remonter vers Dakar, espérant ainsi voir ses rangs grossir au fur et à mesure de sa marche sur la capitale sénégalaise. Mais, il a besoin du concours de la *Royal Navy* pour neutraliser la flotte française.

Son plan ne séduit pas vraiment l'Amirauté britannique. Son déroulement est trop lent et la marine de Sa Majesté ne peut se permettre d'immobiliser une flotte importante dans l'unique but de conquérir Dakar. C'est Winston Churchill lui-même qui va dresser un plan plus percutant. Il propose de faire débarquer des émissaires du général De Gaulle pour rallier le gouverneur général Boisson, tandis

que la *Royal Navy* fera une démonstration de force devant le port et que des avions lanceront des tracts sur la ville. L'opération est baptisée « Menace ».

La première partie du plan va se dérouler conformément au scénario prévu, la suite sera moins glorieuse.

Des défenses renforcées

Cette tentative d'investir Dakar n'est pas la première pour les Britanniques. En effet, le 7 juillet 1940, en marge de l'opération « Catapult » dirigée contre la flotte française à Mers el-Kébir, le porte-avions *Hermes* tente de rallier Dakar par la force. Il ne sera pas mieux reçu ! Toutefois, cette tentative a deux conséquences :

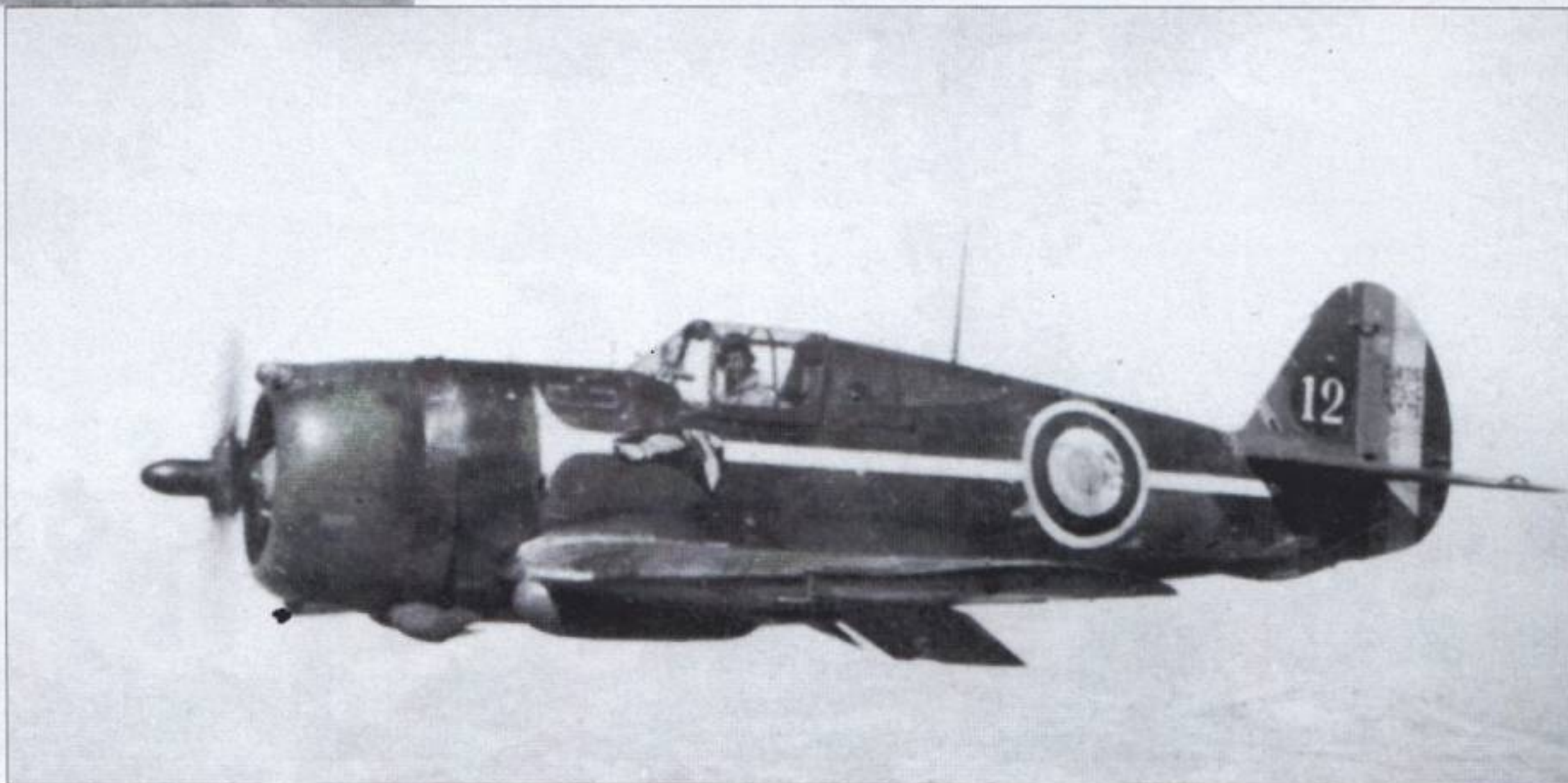
- d'une part, les Britanniques, qui ont pu reconnaître le terrain à cette occasion, se retrouveront dans une position plus favorable lors de la seconde tentative;
- d'autre part, les Français, désormais sur leurs gardes, vont sérieusement renforcer leurs défenses en AOF.

Le 17 juillet, 19 Curtiss H-75A du GC I/4, conduits par le commandant Fanneau de La Horie, ont rallié le terrain de Dakar-Ouakam. Ils sont suivis par 34 bombardiers modernes qui remplacent avantageusement les pièces de musée du 43^{ème} groupe autonome. Ce sont d'abord les Martin 167F du GB I/62 (commandant Fourestier, puis ceux du GB II/62 (capitaine Battistelli) qui à partir du 15 juillet gagnent Thiès. Ils sont renforcés par un détachement de 8 Martin 167F du GB I/63, sous les ordres du capitaine Madelin. On rappellera pour mémoire la présence de l'escadrille n° 6 du capitaine Labit, équipée de D.500 et D.501, à la valeur militaire purement théorique.

L'Aéronautique navale dispose sur place de l'escadrille 4E (capitaine de corvette Durand-Couppel de Saint-Front) équipée de trois Laté 302 (4E-1 « Guilbaud », 4E-2 « Cavelier de Cuverville » et 4E-3 « Mouneyrès ») et des deux derniers Loire 130 (n° 22 codé 4E-5 et n° 24 codé 4E-6) de l'ancienne escadrille 18S, devenue SS4E (section de surveillance). Elle est renforcée le 10 septembre par le seul et unique Potez-CAMS 141 « Antarès », commandé par

Les chiens de garde du *Richelieu*. Trois Curtiss H-75A survolent la rade de Dakar et le cuirassé, l'un des enjeux de l'affaire du 23 septembre 1940. (Archives Aéro-Journal)

Le lieutenant Gérard de Pins à bord de son Curtiss H-75A n° 301, en patrouille au-dessus du Sénégal, fin janvier 1941. (Archives Aéro-Journal)



le lieutenant de vaisseau Thabaud. Enfin, une semaine avant le déclenchement de l'opération « Menace », les croiseurs *Georges Leygues* et *Montcalm* ont rallié le port avec à leur bord les Loire 130 4HS-1 (lieutenant de vaisseau Mouton), 4HS-2 (lieutenant de vaisseau Mayeux) et 4HS-7 (lieutenant de vaisseau Hardy).

C'est donc une force aérienne non négligeable qui attend de pied ferme une nouvelle apparition des Britanniques. Or, celle-ci se prépare activement.

Ces deux appareils, pilotés par les capitaines Soufflet et Gaillet, ont gagné l'Écosse par leurs propres moyens, où ils ont été embarqués à bord du *Fidji* avant d'être transférés sur l'*Australia*, après le torpillage du premier. Débarqués à Freetown (Sierra Leone), ils ont ensuite gagné l'*Ark Royal*.

Le gros de la flotte quitte les ports de Glasgow, Liverpool et Scapa Flow le 28 août. Les *Ark Royal*, *Barham* et *Resolution* appareillent de Gibraltar le 7 septembre. Une

reconnaissance effectuée le 22 septembre par un Skua équipé d'une caméra F24 confirme la présence du *Richelieu* et de deux croiseurs

Le sort de Dakar s'est joué sur le fil du rasoir sur la piste du terrain de Ouakam.

L'armada anglo-française

La *Royal Navy* a décidé d'aligner autour du porte-avions *Ark Royal*, les cuirassés *Barham* et *Resolution*, les croiseurs lourds *Devonshire*, *Australia* et *Cumberland*, un croiseur léger, deux avisos, dix torpilleurs et une dizaine de navires de soutien divers, dont le cargo hollandais *Pennland* qui transporte 1 130 hommes de troupe, mais aussi le personnel et les avions du groupe mixte de combat n° 1 (cf Aéro-Journal n° 13). À cette escadre se joint la flottille des forces navales françaises libres, composée des avisos *Savorgnan de Brazza*, *Commandant Dubosc* et *Commandant Dominé*, deux chalutiers armés et deux navires de transport. À bord du cargo hollandais *Westerland* ont embarqué le général De Gaulle et son état-major. Malgré une certaine grogne, le commandement tactique de l'expédition a été confié au commandant Thierry d'Argenlieu. Le *Westerland* a aussi embarqué 1 270 soldats français.

À bord de l'*Ark Royal* se trouvent 26 Swordfish des N° 810 et 820 *Squadrons*, renforcés par 4 du N° 814 *Squadron* et les 21 Skua des N° 800 et 803 *Squadrons*, ainsi que deux Caudron Luciole, destinés à déposer les émissaires français sur le terrain de Ouakam. Ces deux appareils proviennent d'un trio débarqué à Narvik, lors de l'expédition de Norvège, et qui ont été rembarqués par les Britanniques encore dans leurs caisses d'origine lors de l'évacuation des corps expéditionnaires anglo-français. Les caisses sont arrivées à Odiham où deux Luciole ont été hâtivement remontés le 25 août, en prévision de l'opération.

du type *Gloire* dans le port de Dakar.

À l'aube du 23 septembre, l'escadre anglo-gaulliste fait face à la rade de Dakar. Les choses sérieuses vont commencer.

23 SEPTEMBRE

Les Gaullistes jouent et perdent

À 05h35, les deux Luciole et trois Swordfish s'envolent du pont de l'*Ark Royal*. L'un des Swordfish sert d'avion-guide, les Luciole n'étant pas équipés de compas.

À 05h54, les Luciole se posent sur la piste de Ouakam, encore déserte à cette heure matinale. Quatre Français en descendent et disposent sur le sol des panneaux signalant le succès de leur atterrissage.

À 06h08, un Swordfish se pose à son tour et dépose trois passagers avant de repartir.

Sept émissaires du général De Gaulle sont alors livrés à eux-mêmes sur la piste de Ouakam. Il s'agit des capitaines Soufflet et Gaillet, du lieutenant de vaisseau Pécunia, du lieutenant Scamaroni, du sous-lieutenant Sallerin et des adjudants-chefs Moulènes et Joire. Ce dernier a participé à la campagne de France avec le GC I/4, dont il est, avec cinq victoires, l'un des grands as. Blessé lors d'une mission, il a été évacué en Angleterre. Toutefois, il ignore que son groupe et ses anciens camarades sont à Dakar.

Un Swordfish tourne au-dessus de Dakar pour rendre compte de l'évolution de la situation. À son bord se trouvent le lieutenant-colonel de Marmier et le sous-lieutenant Crouzet. L'équipage note qu'à 06h10, les

Top:
Lieutenant Gérard de Pins flies over
Senegal aboard his Curtiss H-75A
n° 301, late January 1941.

Previous page:
The watch-dogs of Richelieu.
Three Curtiss H-75As of GC I/4 provide
air cover over this highly coveted
battleship.

panneaux sont retirés. L'avion orbite encore une quinzaine de minutes, mais ne voyant pas les panneaux réapparaître, l'équipage comprend que la mission a échoué et met le cap sur l'*Ark Royal*.

En effet, la situation vient d'échapper aux émissaires de la France libre, mais le sort de Dakar – ou tout au moins du terrain de Ouakam – s'est joué sur le fil du rasoir. Un rien aurait pu tout faire basculer. Et ce rien a pour nom Guy Fanneau de La Horie.

Le lieutenant Minot, officier de la patrouille d'alerte en ce lundi 23 septembre, se tient à proximité du téléphone dans le bureau du « grand hangar », où les Curtiss passent la nuit pour des raisons de sécurité. Son attention est attirée par des bruits de moteur inhabituels à une heure aussi matinale. Il sort et aperçoit à une centaine de mètres deux avions portant des cocardes françaises que l'homme de piste est en train de faire se ranger. Étonné par cette apparition inattendue, Minot rentre dans le hangar et réveille par téléphone son commandant de groupe, qui loge en compagnie de son adjoint, le capitaine Gauthrin, à 500 mètres de la base. Arrivé le premier sur les lieux, La Horie interpelle, pistolet au poing, les émissaires gaullistes qui ne sont plus que six, car Joire a réussi à s'infiltrer dans le central téléphonique. Il y est surpris par Gauthrin qui, entre-temps, a alerté l'état-major. Surpris est un euphémisme, car Joire ne s'attend pas à de telles retrouvailles dans ce genre de circonstances. Les « Vichystes » ont un visage familier !

Pendant ce temps, Soufflet et Gaillet tentent d'expliquer à La Horie la raison de leur présence. Le personnel de la base, militaire et civil, ameuté par le brouhaha, commence à arriver et forme un cercle à distance respectable. Selon le capitaine Soufflet, interrogé par l'auteur, le commandant du GC I/4 aurait hésité un moment, avant de lâcher un argument qui s'avère décisif : « *Et puis, je suis sans nouvelles de ma famille depuis plusieurs semaines !* ».

Selon le général Gauthrin, que l'auteur a également rencontré en 1983, La Horie ne se serait pas montré hésitant l'ombre d'une seconde et aurait proclamé haut et fort son loyalisme au gouvernement légal de la France.

Les deux parties s'accordent cependant sur la suite des événements. Profitant d'une seconde d'inattention de La Horie, Gaillet passe discrètement derrière lui et le cravate tandis que Soufflet lui fait sauter son arme des mains. Il tombe à terre et est rapidement maîtrisé par les deux Gaullistes qui lui lient les



Ci-dessus :
les deux Caudron Luciole sur
le pont de l'*Ark Royal*.
(Collection J. Mutin)



Ci-contre :
le commandant Guy Fanneau
de La Horie, l'homme-clé de
l'affaire de Dakar.
Son action lui vaudra d'être
l'un des 60 aviateurs à recevoir
la francisque gallique, le 13
mars 1942.
Remplacé en mai 1941 par le
commandant Stehlin, il revien-
dra deux fois au GC I/4. La
deuxième lui sera fatale, puis-
qu'il sera abattu à bord de son
P-47 au cours d'un mitraillage
de camions entre Pierrelatte et
Montélimar.
(ECPA)

S'il y a une chose à laquelle Joire ne s'attendait pas, c'était bien de retrouver son ancien groupe.

mains dans le dos avec la cordelette d'un de leurs revolvers. Cette scène s'est déroulée sous les yeux d'une bonne dizaine de témoins qui se sont bien gardés d'intervenir, preuve qu'à ce moment tout est encore possible. C'est un succès pour les Gaullistes. Il sera de courte durée.

Gauthrin, rejoint par le capitaine O'Byrne (commandant la 1^{re} escadrille) armé d'un pistolet-mitrailleur, arrive à la rescousse. Conscients que leur tentative est en train d'échouer et que toute résistance est vaine, les autres Gaullistes tentent de remettre en route le moteur des Luciole. Les renforts arrivent rapidement et en quelques instants, les Français libres sont faits prisonniers.

Au moment de rassembler leurs prisonniers, les aviateurs du I/4 se rendent compte qu'il en manque un ! C'est Joire qu'ils retrouvent paisiblement accoudé au bar de l'escadrille en compagnie de l'un de ses anciens camarades avec lequel il est en train d'évoquer la campagne de mai-juin 40... Manquant assurément d'expérience en la matière, les aviateurs du I/4 les enferment... dans l'armurerie ! Ils se rendent bien vite compte de leur bétise et les enferment dans des geôles plus sûres. Ils seront envoyés en France quelques mois plus tard pour y être jugés, condamnés puis graciés... Il est à souligner que, malgré quelques divergences, l'aventure de Ouakam s'est déroulée sans véritable vio-

Top:
The two Caudron Lucioles on the
deck of HMS Ark Royal.

Above:
Guy Fanneau de La Horie, the key
man in the affair of Dakar. On March
13, 1942 he will be awarded a new
Vichy medal: the « francisque gal-
lique » – gallic axe.
Replaced by Commandant Stehlin in
May 1941, he will rejoin twice GC I/4,
the second time only to be killed by
German flak on strafing vehicles in
Southern France while flying a P-47.

Curtiss H-75As of GC I/4 1st escadrille in 1941. They all bear the famous so-called «Vichy stripes». On the foreground, n°137 flown by Capitaine Gauthrin and in the center, the Curtiss coded «1» flown by the escadrille C/O, Lieutenant Tardy de Montravail.

lence, même si l'intervention du colonel Pelletier d'Oisy, commandant de l'Air en AOF, a manqué pour le moins d'élégance.

Pendant ce temps, le port de Dakar est le théâtre d'une autre tentative d'investissement de la part des Gaullistes. Elle se solde par un nouvel échec, mais cette fois, il y a échange de coups de feu et Thierry d'Argenlieu est blessé. L'espoir de rallier l'AOF à la France combattante par la négociation a été de courte durée. Les Gaullistes ont vraisemblablement pêché par excès de confiance en leur pouvoir de persuasion et surestimé l'impact de la simple évocation du nom de leur chef sur des officiers animés par une inébranlable détermination de remplir leur devoir envers ce qu'ils considèrent comme le seul gouvernement légal de la France. C'est une dure leçon qu'ils devront assimiler au fil des mois. Guy Fanneau de La Horie est assurément l'homme-clé de l'affaire de Dakar. Ce chef naturel, qui compensait une taille inférieure à la moyenne par un caractère d'une trempe peu ordinaire, n'aurait connu aucune difficulté à se

le point fort des troupes françaises, qui ont largement ébruité à qui voulait les entendre les tenants et aboutissants de leurs préparatifs. Le 11 septembre, les croiseurs *Georges Leygues*, *Gloire* et *Montcalm*, qui ont réussi à forcer le barrage de Gibraltar, font route sur Dakar et se retrouvent nez à nez avec l'escadre anglo-gaulliste. Les croiseurs britanniques intimement l'ordre à l'amiral Bourragué de faire demi-tour. Seul le *Gloire*, qui connaît une avarie de machine, obtempère, les deux autres forçant ce nouveau barrage. Les services de renseignements coloniaux de Vichy ont estimé qu'une attaque aura lieu contre Dakar le 17 septembre. Ce jour-là, les M.167F sont mis en état d'alerte, avec leurs bombes à bord. Mais, une semaine plus tard, la pression est retombée.

Dès que l'alerte est donnée à Ouakam, une première patrouille de Curtiss décolle. Les M.167F des I/62 et II/62 sont aussitôt chargés de deux bombes de 225 kg et de bombes DT2 de 50 kg, ainsi que de bombes antipersonnel de 10 kg, en prévision d'un débarquement.

À 05h45, six Swordfish ont pris l'air pour des missions de reconnaissance et de lan-

Les Britanniques, partisans de la manière forte, décident de faire parler la poudre.

faire suivre par ses hommes si son choix avait été différent. Les vraies raisons pour lesquelles il a choisi son camp resteront à tout jamais inconnues. Rappelons seulement qu'il donnera sa vie pour la libération de la France, lorsque le 25 août 1944, il sera abattu par la flak près de Montélimar avec le GC I/4 pour lequel il a conservé une grande affection.

La parole est désormais à la poudre et, pour ce genre d'initiative, les Britanniques ne se font jamais prier – surtout quand il y a des Français en face !

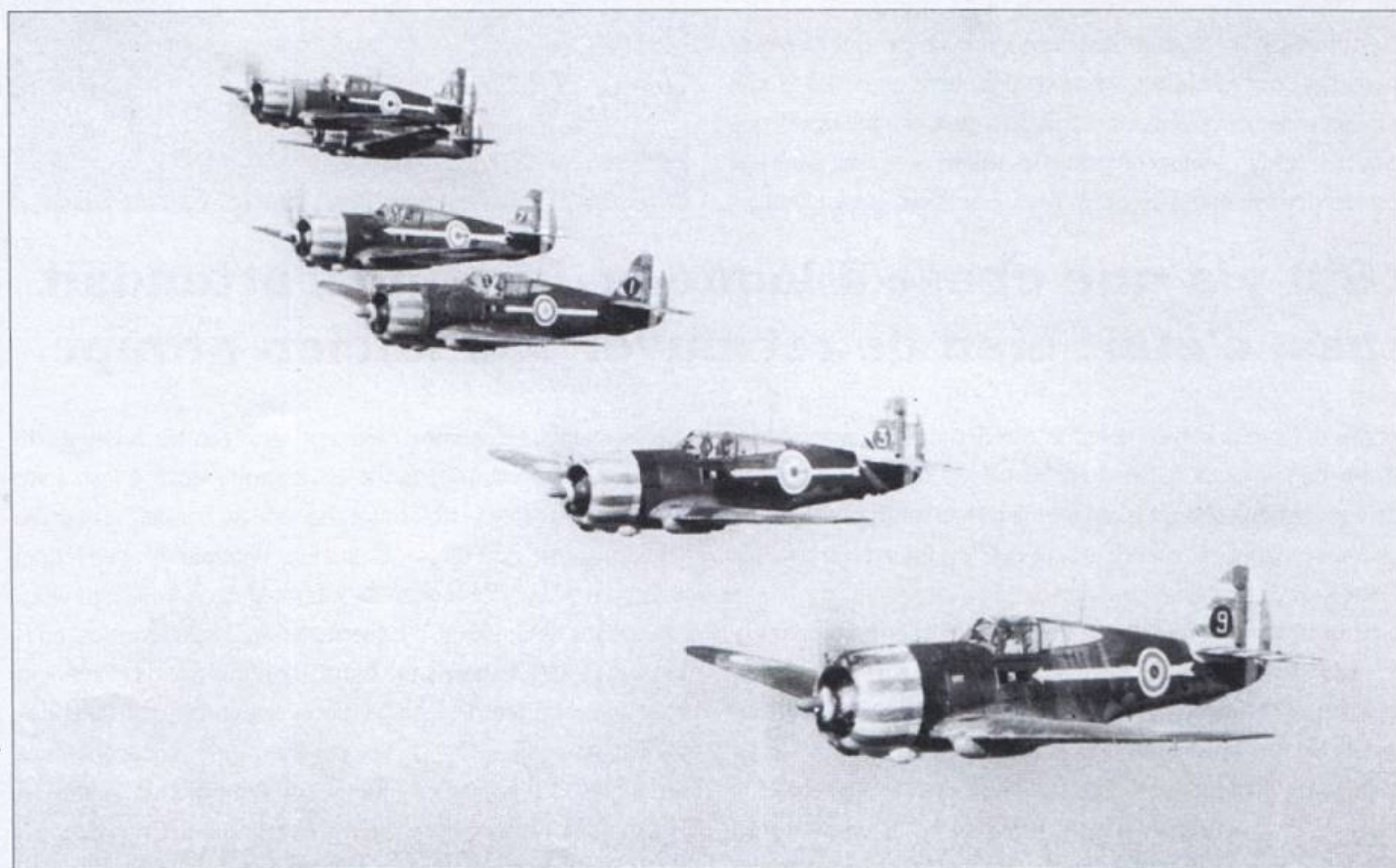
La Royal Navy entre en action

Bien que les Vichystes aient eu vent de l'opération, il est étonnant de constater qu'ils ont été pris par surprise. Pourtant, en Grande-Bretagne, la discrétion n'a pas été

cer de tracts. L'un est pris sous le feu du *Richelieu* et n'insiste pas. Trois autres sont dispersés par les Curtiss sans que ceux-ci n'aient à ouvrir le feu. Les deux derniers sont attaqués par l'adjudant-chef Billiot alors qu'ils larguent des tracts sur la ville, mais le Curtiss est atteint par deux balles et doit abandonner la poursuite.

Le lieutenant Minot attaque un biplan non identifié qui s'échappe dans la brume. Il s'agit du Swordfish avec Lionel de Marmier à bord, qui est ensuite pris sous le feu de la DCA du port, sans plus de succès.

À 09h14, le lieutenant de vaisseau Roux fait décoller le Laté 302 4E-2. Il prend contact visuel avec la flotte adverse à 10h35. Trois Skua l'entourent et lui font signe d'amer-rir. Sans hésiter, Roux donne l'ordre de piquer pleins gaz;



Vol de groupe de la 1^{ère} escadrille du GC I/4, en 1941. Au premier plan, le capitaine Gauthrin à bord du n° 137. Au centre, le « 1 » du lieutenant Tardy de Montravail, qui commandait alors l'escadrille. Le « 3 » portait le n° 301 et le « 7 » le n° 291. (Archives Aéro-Journal)

le gros hydravion s'échappe aux ras des flots en zigzagant. Les Skua, qui ne parviennent pas à se mettre en position de tir, le laissent partir.

À 11 heures, des rapports semblent indiquer aux Britanniques que les croiseurs du type *Gloire* et des destroyers font monter la pression pour appareiller. Des sous-marins français sont repérés en mer. Skua et Swordfish sont alors armés de bombes.

À 11h30, le lieutenant Chapuy, en couverture sur alerte, attaque un Swordfish, sans résultat. Celui-ci venait probablement de bombarder un sous-marin français.

Disparition d'un Curtiss

À 12h50, une patrouille du I/4, composée des commandant La Horie, lieutenant Milbeau et aspirant Duval, décolle pour intercepter un avion anglais. Les Français aperçoivent un Swordfish, à 5 km au large des Mamelles à 500 mètres d'altitude et s'approchent par l'arrière, soleil dans le dos. À 300 mètres de distance, ils sont repérés par le *Leading Airman* PW Clithero, qui ouvre le feu sur le chasseur le plus proche. Le pilote, le *Lieutenant* NR Corbett-Milward, lance son biplan dans des évolutions serrées. Après la deuxième passe, il plonge au ras de l'eau. Les trois aviateurs britanniques sont blessés (l'observateur, le *Lieutenant* BJ Pendergast, l'étant grièvement).

Le Swordfish (P4123

« A2F ») encaisse encore six ou sept attaques entre 200 et 50 mètres de distance. Mais, au cours de la dernière, Duval, qui se présente par l'avant à la même hauteur, touche la surface de la mer du bout de l'aile. Déséquilibré, le Curtiss percute à l'horizontale, flotte quelques secondes puis pique du nez et coule sans que le pilote, sans doute assommé, n'ait eu le temps d'évacuer. Le Swordfish profite de l'incident pour effectuer une chandelle dans le soleil et fausser compagnie aux deux autres chasseurs. Corbett-Milward se pose en catastrophe sur l'*Ark Royal*, où Clithero revendique un Curtiss abattu. Il n'est pas exclu qu'il ait touché l'avion ou même tué le pilote français.

Le GB I/62 tient dix avions en alerte et à 13h45, le M.167F n° 166 (lieutenant Bavière) mène une reconnaissance le long des côtes, repérant deux croiseurs, cinq torpilleurs et cinq transports à 20 km au large de Rufisque. Le groupe effectue deux autres sorties identiques dans l'après-midi, dont une sur l'un des appareils du I/63.

Vers 14h25, le sergent-chef Sainte-Colombe (GB I/62) engage un court combat avec un avion anglais non identifié, probablement un Swordfish du N° 810 *Squadron*, qui rapporte un engagement avec un « Maryland ». Le combat ne donne aucun résultat.

À 16h20, le Loire 130 4HS-7 (lieutenant de vaisseau Hardy) longe les côtes sud jusqu'à M'Bour et aperçoit une partie de l'escadre. À 16h35, le 4HS-1 (lieutenant de vaisseau Mouton) part pour surveiller la côte nord jusqu'au 15^{ème} parallèle, à la recherche d'éventuels débarquements. Pendant ce temps, le 4E-6 règle le tir des batteries du Richelieu, tandis que le 4E-5 ne peut être mis à l'eau, le personnel indigène ayant fui dès les premiers tirs.

À 18h15, un Skua de reconnaissance est contraint d'amerrir à la suite d'une panne de gonio; l'équipage est



recueilli sain et sauf.

Ainsi s'achève une journée plutôt chargée. Les engagements aériens ont assurément manqué de mordant, les aviateurs des deux côtés ayant encore fait preuve d'une certaine retenue. Le lendemain, les choses vont être bien différentes.

Baillet tire une longue rafale sur le Swordfish qu'il voit tomber dans la mer comme une pierre.

24 SEPTEMBRE

La Royal Navy ouvre le feu

Dans la nuit, un ultimatum est envoyé au gouverneur général, le menaçant du recours à la force s'il ne se rend pas au général De Gaulle.

Dès 05h45, les deux Loire 130 de la 4E repartent surveiller les côtes. Cette fois, le 4HS-7 fait une mauvaise rencontre. Poursuivi par un Swordfish, qui se trouvait en patrouille antisousmarine, il est criblé de balles et tout l'équipage, à l'exception du lieutenant de vaisseau Hardy, est blessé. L'hydravion parvient à se tirer de ce mauvais pas grâce à son exceptionnelle robustesse et sa grande maniabilité. Arrivé à quai, il commence à s'enfoncer dans l'eau, mais il est hissé à terre par le personnel indigène qui a regagné son poste.

À 06h15, deux M.167F du II/62 décollent pour assurer la couverture de la rade. Les équipages français rentrent à 07h50 sans avoir noté d'incident notable.

Il doit donc y avoir un décalage d'heure dans les rapports anglais qui signalent à 06h25 l'attaque du *Richelieu* par six Skua armés chacun d'une bombe de 500 livres, sous les ordres du *Lieutenant* RM Smeeton, commandant le N° 800 *Squadron*. Une bombe tombe à faible distance entre le cuirassé et un destroyer.

À 7 heures, six Swordfish armés de bombes de 250 livres quittent le pont de l'*Ark Royal* pour attaquer Ouakam. L'ordre est annulé et les appareils s'en prennent à différents objectifs d'opportunité.

À 08h50, la situation s'envenime dans la rade. La marine britannique vient d'ouvrir le feu. Les hydravions de la 4E reçoivent l'ordre d'aller chercher refuge dans la rade de Bel Air, moins exposée. Les Laté « Mouneyrès », « Antarès » et « Cuverville », dans cet ordre, hydroplanent entre les

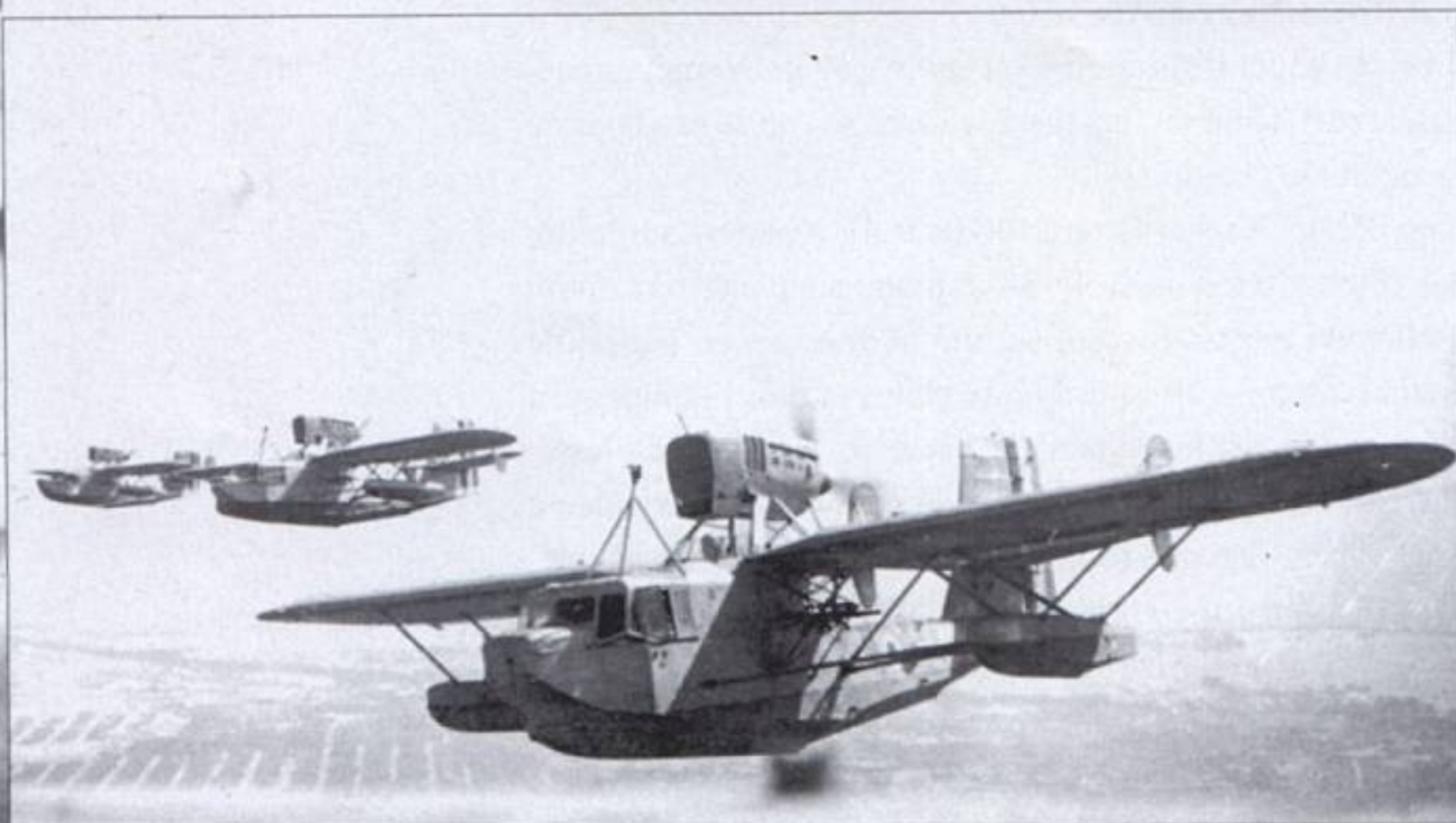
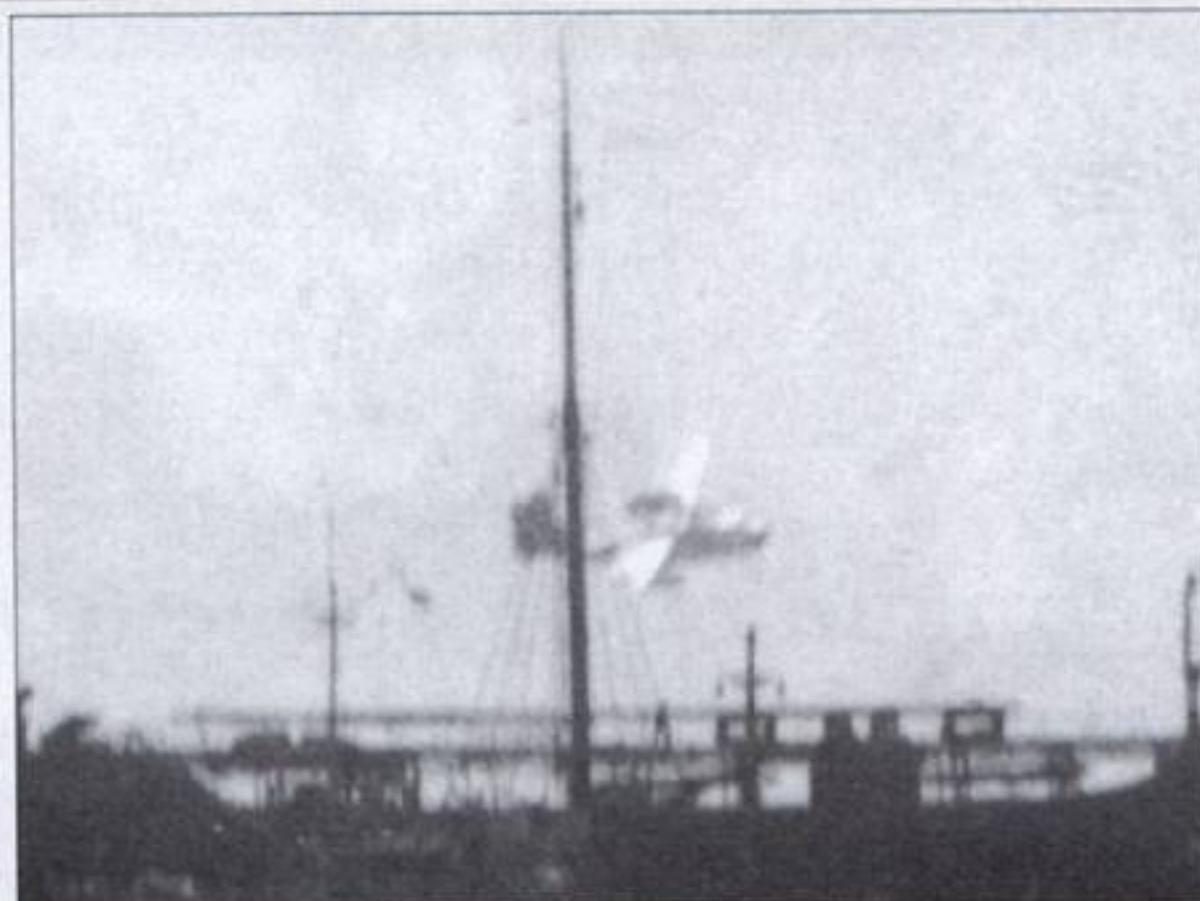
L'un des Swordfish abattus dans la rade a été repêché par les Français. Il s'agit sans doute de celui revendiqué conjointement par les mitrailleurs des Laté 302. Une autre photo de cet appareil apparaît en page 46, alors qu'il est exposé dans les jardins du gouverneur général. (Archives Aéro-Journal)

One of the three Swordfishes shot down over Dakar during the second day was retrieved by the French. This particular one was probably brought down by the gunners of the Laté 302 flying boats. Another photograph on page 46 shows this aircraft when exhibited in the French Governor-General's gardens.



Le Loire 130 n° 24 de la SS4E (4E-6) s'arrache du plan d'eau de la rade, le 24 septembre à 09h50.

Les obus tirés par l'escadre anglaise font naître d'énormes geysers d'eau entre les navires. On aperçoit l'hydravion derrière le mât central du cargo. (Archives Aéro-Journal)



Les trois Loire 130 de l'escadrille 8S3 avant l'armistice. Cette escadrille, réduite à deux avions, deviendra la 18S le 1^{er} août 1940 avant d'être incorporée à la 4E à la fin du mois. (Collection J. Mutin)

Top:
The Loire 130 n° 24 of SS4E (4E-6) is taking off, at 09.50 hours on September 24, during a bombardment by Royal Navy warships.

Above:
The three original Loire 130s of Escadrille 8S3 in June 1940. This unit will be redesignated 18S on August 1 before being incorporated into 4E with its two remaining flying-boats.

navires, les salves d'obus et les gerbes d'eau pour gagner leur plan de décollage.

Depuis un bon moment, les H-75A des lieutenant Tardy de Montravail, adjudant-chef Baillet et sergent Lemare se tiennent en patrouille au-dessus de la rade. Vers 9 heures, ils aperçoivent six Swordfish approchant par l'ouest en échelon refusé, à 2 000 mètres d'altitude environ. Ces appareils sont chargés de lancer leurs bombes de 250 livres sur le *Richelieu*. Se sentant menacés, les Britanniques se scindent en deux groupes. Le premier poursuit son attaque, qu'il mène à son terme malgré un imposant barrage de DCA, avant de regagner son porte-avions. Le second groupe vire très serré en piqué et se débarrasse de ses bombes au moment où il est rejoint par les chasseurs français.

Baillet vise le troisième appareil par trois-quarts avant et par-dessus. Le Swordfish pique en virant sur sa droite, zig-

zague quelques instants, remonte brutalement en chandelle et s'abat verticalement dans la mer. La victoire est confirmée par des témoins oculaires depuis le terrain de Ouakam. Baillet se tourne vers un second biplan qu'il attaque de face et légèrement en-dessous. Il tire une longue rafale et voit l'appareil tomber comme une pierre. Sa chute est confirmée par un observatoire de la marine.

Le sergent Lemare s'est placé dans la queue du dernier Swordfish et a ouvert le feu à 150 mètres. Après plusieurs rafales, il voit le biplan négocier un virage très serré, qui lui permet de s'échapper. Lemare abandonne la partie et s'en prend à un autre appareil qui tente de filer au ras de l'eau. L'Anglais effectue un long virage, à l'issue duquel il percute à son tour la mer. Un membre de l'équipage est aperçu à bord d'un canot pneumatique. Montravail, armes enrayées, est resté spectateur impuissant.

Deux Swordfish de ce second groupe survolent les trois hydravions de la 4E en train d'hydroplaner dans la rade. Les mitrailleurs du « Mouneyrès » ouvrent le feu sur les intrus. L'un des deux biplans veut se rebiffer et pique sur l'« Antarès », juste derrière. Erreur ! Les mitrailleurs de l'hydravion ripostent et une balle met le feu à une fusée éclairante qui déclenche un incendie à bord du Swordfish. Celui-ci dégage en fumant et, après un large virage, va s'abîmer en baie de Hann. L'équipage est fait prisonnier. Le premier groupe de Swordfish, qui est rentré, confirme la destruction d'un appareil du second groupe par un Curtiss (K8862 « A2M »). Les deux autres sont portés disparus, probablement abattus (P4217 « H3L » et L7698 « A2L »). Quatre aviateurs sont tués (*Sub-Lieutenants* AL Cross, JHB England et GMWC Wheeler et *Naval Airman* FC Moore), les cinq autres faits prisonniers (*Lieutenants* HH Johnson, JL Crabb, *Sub-Lieutenant* DG Richardson et *Naval Airmen* N. Jarris et GP Dawson). Comme ce groupe ne comportait que trois Swordfish et que les Français en ont vu quatre s'abattre, il évident que deux victoires concernent un seul et même appareil. On ne manque pas d'être frappé par la similitude du sort des avions revendiqués par Lemare et la 4E. Les marins se verront confirmer leur victoire après expertise de l'épave et bien des réticences de la part de l'armée de l'Air.

Victoires non revendiquées

À 09h40, deux Curtiss prennent l'air pour protéger un Loire 130 chargé de régler le tir du *Richelieu*. Cet hydravion, le 4E-6, décolle entre deux salves et manque à deux reprises d'être touché par les obus qui s'abattent dans la rade. La patrouille du I/4 est composée du commandant La Horie et du lieutenant Milbeau; ce dernier doit faire demi-tour en raison d'une panne électrique. À 10h30, au large du cap Manuel, La Horie entre en contact avec un avion anglais qu'il ne peut identifier, mais qui est très certainement le Skua « A6C » du N° 800 *Squadron*. Dans la poursuite, l'Anglais s'arrange pour attirer habilement La Horie à proximité de navires britanniques, dont la DCA l'oblige à rompre le combat. Le Skua, fortement endommagé, doit amerrir en catastrophe et son équipage est recueilli par les navires.

À 10h15, un Martin 167F du I/63 part sous l'escorte du capitaine Viguière et de l'adjudant-chef Feuillat du I/4. Un



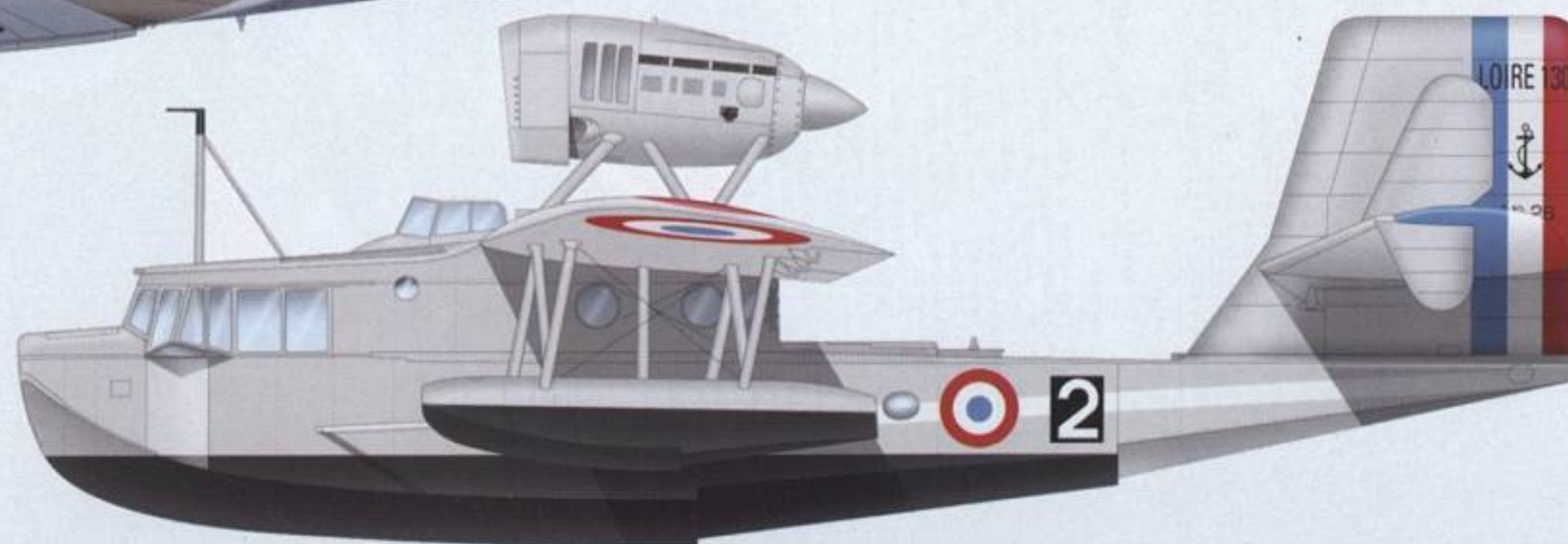
Fairey Swordfish Mk. I P4183
N° 810 Squadron
Lieutenants NR Corbett-Milward et BJ Pendergast,
Leading Airman PW Clithero
HMS Ark Royal, 23 septembre 1940.



Curtiss H-75A n° 314
GC I/4 état-major
Commandant Guy Fanneau de La Horie
Dakar-Ouakam, 23 septembre 1940.



Curtiss H-75A n° 137
GC I/4 état-major
Capitaine André Gauthrin
Dakar-Oukam, 23 septembre 1940.



Loire 130 n° 26
Groupement HS4
Croiseur Georges-Leygues
Dakar, 23 septembre 1940.

269

REPORT OF AIR COMBAT BETWEEN A4K of 820 (T.S.R.) SQUADRON AND THREE CURTISS FIGHTERS AT 0640 on 25th SEPTEMBER 1940, AT DAKAR.

Reference C.A.F.O. 1409/40.

- (a) Time, date and place of combat. 0640, 25th September 1940, Dakar roadstead.
- (b) Own aircraft:-
Identity (Squadron, section etc.) A4K - No. 820 (T.S.R.) Squadron.
Type. Swordfish.
Number of rounds fired
Front and rear Rear - 90 rounds, 50 H.P.H.
Gunsights Relative speed.
Gun alignment Full deflection.
- (c) Enemy aircraft:-
Type and number engaged Three Curtiss fighters.
French markings on tail.
- (d) Details of combat:-

A4K took off at 0530 with orders to photograph the harbour to assess damage to cruisers and destroyers. A4K made landfall at 8,000 feet, 15' south of RUPISQUE and followed coastline towards DAKAR. Having reached position 3' N. of RUPISQUE A4K dived on to water and proceeded across the outer harbour at a height of 50' to obtain accurate photographs. Two "Pommes" class destroyers opened fire immediately with short range weapons - all short. Two photographs were obtained and then A4K was attacked immediately by three Curtiss fighters which appeared on starboard beam from the direction of the aerodrome.

Tactics - One fighter on each quarter and one on tail.

First attack - One fighter pressed home on starboard quarter firing with all front guns. As soon as attack developed A4K turned steeply to starboard and underneath enemy.

An enemy passed overhead a long burst from rear gun at 100 yards appeared to hit fuselage in front of tail (starboard side). No effect was observed but the fighter did not return to attack. The other two fighters pursued same tactics (one on tail, one on starboard quarter) but were avoided by some manoeuvres.

A4K was hit by two bursts in port upper and lower mainplanes, engine, fuselage and prop. Each enemy aircraft made about three attacks. A4K then flew into very accurate H.A. barrage (3") from Gorée Island and fighters retired astern. A4K headed to sea at full speed and flew out of the barrage. Fighters did not attack again. A4K returned to base. Both port main spars were shot through.

CREW OF A4K.
Pilot. Lieut. R.N. Everett.
Observer. Lieut. C.O. Ennever.
Air Gunner. A/L Air G. Sanders

PLAN DE SITUATION

Baie de Hann

Port

Anse des Madeleines

Océan Atlantique

Cap Manuel

AVIATION DE L'A.O.F.

Groupe Aérien 1/4

COMPTE RENDU D'ENGAGEMENT

DAKAR le 25 Septembre 1940

- 1°) NATURE DE LA MISSION. /
Couverture à priori de DAKAR et de sa rade pendant 1 H 30
- 2°) DATE & HEURES. /
25 Septembre 1940 de 5 H 35 à 7 H 05
- 3°) MOYENS MIS EN ŒUVRE. /
1 patrouille simple de CURTISS; altitudes variables entre 600 et 2 000m.
Capitaine O'BYRNE C.d.P.
Capitaine GAUTHRIN S/G.d.P.
Lieutenant MINOT Sq.
- 4°) CONDITIONS METEOROLOGIQUES. /
Excellentes. Visibilité supérieure à 50 Km.
- 5°) EXECUTION DE LA MISSION. /
H.A.S. jusqu'à 6 H 35. A ce moment le chef de patrouille aperçut un biplan britannique venant du Sud en direction générale de TIAROT. Rassemblement de la patrouille et marche d'approche. L'ennemi se voyant découvert pique en virant vers le S.W. Il est attaqué à très basse altitude (de 1' de 50m) au dessus de la mer par le Capitaine O'BYRNE : attaque commencent 3/4 arrière, puis plein travers. Une longue rafale est tirée par une seule mitrailleuse. L'anglais ayant viré à droite de 180° est tiré plein avant par le Capitaine GAUTHRIN, puis par le Lieutenant MINOT.

Le Capitaine O'BYRNE n'ayant pu remédier en vol à la défaillance de ses armes, le Capitaine GAUTHRIN prend le commandement de la patrouille légère.

Le combat se poursuit en vol rasant au large du Cap MANUEL. Le pilote britannique se défend en effectuant de brusques virages au ras de l'eau, tout en s'éloignant de la côte. Le chef de patrouille et l'équipier tirent chacun 3 rafales. La D.C.A. française ayant tiré une salve assez près des avions de chasse, ces derniers s'écartent légèrement. Lorsqu'ils veulent reprendre le combat, ils ne retrouvent plus leur adversaire. Ce dernier a été vu tomber désemparé en mer à 6 H 40 par un observatoire de la marine, qui a immédiatement avisé téléphoniquement le G.C. 1/4 et par le Commandant du cuirassé RICHELIEU.

La patrouille revient survoler la rade à 1500m. A 7 heures 50 le chef de patrouille aperçoit un nouveau biplan, signalé d'ailleurs au même instant par la D.C.A. du RICHELIEU, faisant route vers le SUD au large de RUPISQUE. Altitude estimée 1000 à 1200m. Rassemblement de la patrouille et marche d'approche. Le pilote anglais manœuvre de la même façon que le premier, piqué accentué qui l'amène au ras de la mer. L'ennemi est facilement rejoint et le combat est engagé au ras de l'eau. Le chef de patrouille tire trois rafales, plein ou 3/4 arrière. Il est tiré par le mitrailleur au cours de la première passe. Le mitrailleur n'ayant plus réagi par la suite, il est à présumer qu'il a été mis hors de combat dès le début de l'engagement.

L'équipier a tiré deux rafales 3/4 ou plein avant. Ayant aperçu une patrouille de trois monoplans (S.G.U.A.) il assure la protection du chef de patrouille. Il est l'objet d'une attaque dont il se dégage facilement grâce à la vitesse nettement supérieure du CURTISS.

Le capitaine GAUTHRIN, isolé, ne disposant plus que de deux mitrailleuses et attiré à proximité de 2 cuirassés et de 2 croiseurs britanniques, rompt le combat, rejoint son équipier et rentre au terrain après avoir effectué 1 H 30 de mission.

- 6°) RESULTATS DE L'ENGAGEMENT. /
1 SWORDFISH abattu par le Capitaine GAUTHRIN et le lieutenant MINOT.
Le mitrailleur du 2° SWORDFISH probablement mis hors de combat.
Aucun CURTISS a été atteint.
- 7°) APPRECIATION SUR LA MANOEUVRE DES PILOTES ANGLAIS. /

Les pilotes anglais tirent le meilleur parti des qualités de vol et de maniabilité de leur appareil. Les virages en vol rasant à faible vitesse et à court rayon rendant difficiles les opérations de visées. L'écart de vitesse entre les deux appareils oblige les pilotes de CURTISS à renouveler très fréquemment les attaques.

Le Chef de Patrouille.

M. Gauthrin



Le Swordfish dans les jardins du gouverneur

monoplan anglais, que les Français prennent pour un Fulmar, fait son apparition. La brève escarmouche ne donne aucun résultat. Et pourtant, durement secoué le Skua « A7K » du N° 803 Squadron doit se poser en haute mer. Son équipage (*Pilot Officer* AW Sabey et *Leading Airman* J Coles) est recueilli sain et sauf.

Le Glenn poursuit sa mission seul et repère un bâtiment en feu au sud de Rufisque. Peut-être est-ce le cuirassé *Barham* qui a été atteint par une bombe de 200 kg larguée quelques minutes auparavant par le M.167F n° 91 commandé par l'adjudant-chef Tipveau du I/62 ? Ce dernier, qui a cru avoir affaire à l'*Exceltex* [sic], précise avoir causé des avaries importantes. Il note également que les navires repérés la veille dans le secteur ont disparu.

À 10h15, les M.167F n° 127 (sous-lieutenant Lefort) et 128 (lieutenant Baratçabal) du II/62 larguent 29 bombes de 50 kg sur deux croiseurs, apparemment sans résultat.

À 11h50, le M.167F n° 182 (sous-lieutenant Quirin) du II/62 est attaqué par trois Skua après avoir bombardé les deux mêmes bâtiments. Cependant, le Glenn se révèle plus rapide que les chasseurs et ceux-ci doivent déclarer forfait. Quirin rentre à Thiès avec un appareil passablement endommagé.

En prévision d'un débarquement, les appareils du I/62 sont chargés en bombes antipersonnel PA de 10 kg au début de l'après-midi.

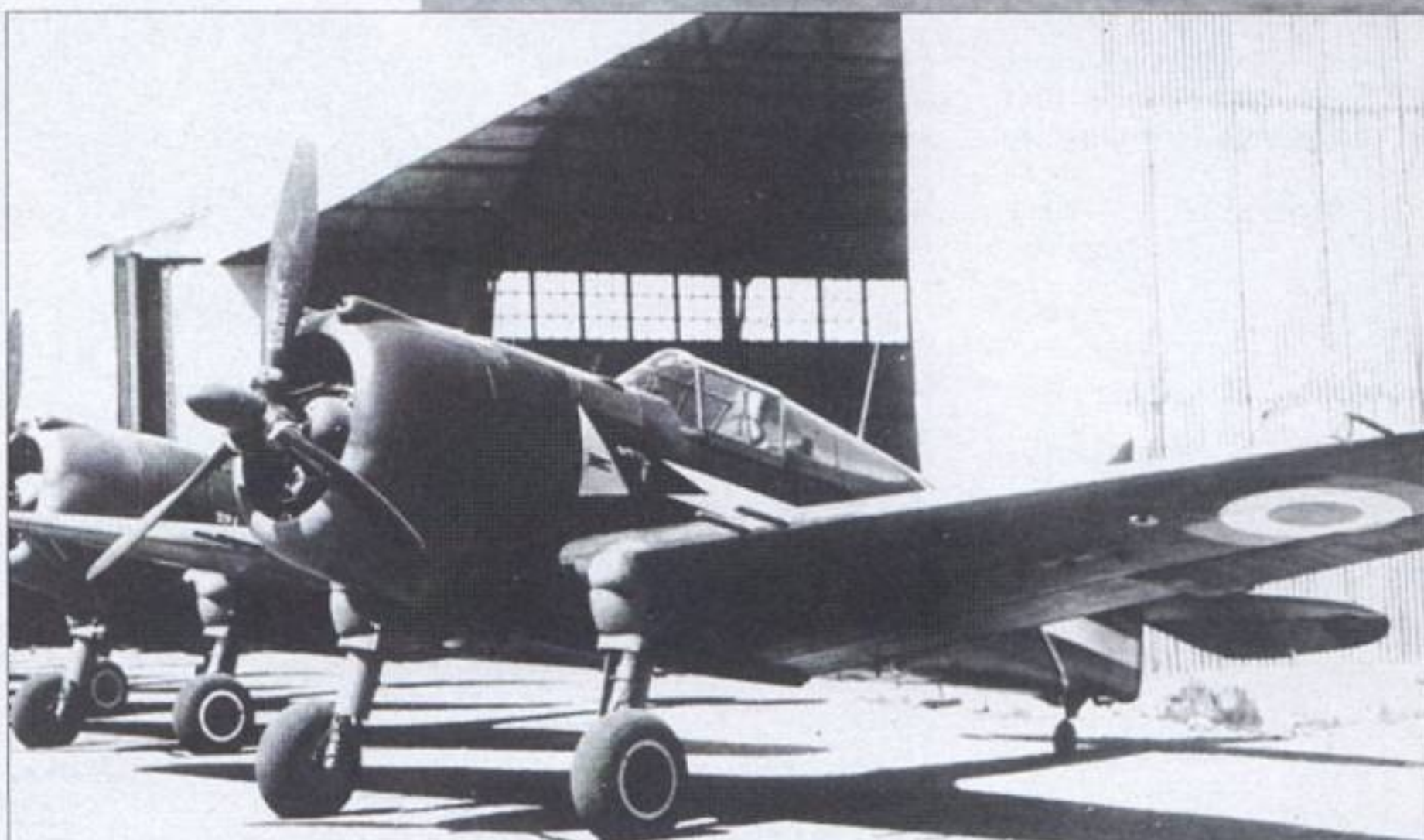
À 14h10, neuf Swordfish armés chacun d'une torpille, escortés par trois Skua, décollent pour attaquer des croiseurs français signalés aux environs de Rufisque. Une demi-heure plus tard, le leader de la formation est obligé d'amerrir à la suite d'une panne de moteur. À 15 heures, les torpilleurs s'en prennent à deux croiseurs, revendiquant deux coups au but probables. Endommagé par la DCA française, le Swordfish L2844 « A4A » du Lieutenant PW Campton (N° 810 Squadron) doit se poser sur l'eau au retour. Les trois membres de l'équipage sont récupérés en fin de soirée.

À 15h31, les Britanniques décident de surseoir à leurs raids contre le port en raison de l'agressivité de la chasse française. En revanche, un bombardement du terrain de Ouakam est programmé pour le lendemain à l'aube.

À 17 heures, un Swordfish spécial de reconnaissance doit amerrir à côté du *Barham* qui recueille l'équipage.

En fin de soirée, trois D.500/501 de l'escadrille n° 6 se joignent à une patrouille de Curtiss pour une mission de surveillance qui s'achève sans incident notable.

À 20h47, la *Fleet Air Arm* reçoit l'ordre de ne plus effectuer de missions offensives et de se cantonner à des sorties



de reconnaissance. Elle peut encore compter sur le concours de 18 Swordfish et 18 Skua immédiatement disponibles. Les pertes s'élèvent à 8 appareils, sans contrepartie notable. Si les *Tacoma*, *Tamara* et *Porthos* ont été touchés et les sous-marins *Ajax* et *Persée* coulés, non seulement le *Richelieu* émerge indemne de deux jours de combat, mais il va même prendre une éclatante revanche.

Au premier plan, le n° 314 du commandant Fanneau de La Horie, peu après l'arrivée du GC I/4 à Ouakam. Le commandant Stehlin, qui lui succèdera en mai 1941, conservera le même appareil. (Archives Aéro-Journal)

Quasiment indemne, le *Richelieu* va prendre un éclatante revanche sur la Royal Navy.

25 SEPTEMBRE

La supériorité de la chasse française

En effet, à 09h25, un obus tiré par le cuirassé français s'abat sur le *Barham*, lui infligeant de nouveaux dégâts. Vingt-trois minutes plus tôt, le *Resolution* a encaissé une torpille lancée par le sous-marin *Beveziers*. Rien ne va plus pour la marine de Sa Majesté. Et dans le ciel, les choses ne s'arrangent guère pour la *Fleet Air Arm*.

À 05h35, la première patrouille du I/4 décolle et se dirige vers la rade. Elle comprend les capitaines O'Byrne et Gauthrin et le lieutenant Minot. À la même heure, trois Swordfish et trois Skua quittent l'*Ark Royal* pour la même destination. Leurs routes vont se croiser.

Après une heure de vol, O'Byrne aperçoit un biplan britannique approchant par le sud et faisant route vers Tiaroye. Se voyant découvert, le Swordfish fait demi-tour en plongeant à moins de 50 mètres d'altitude.

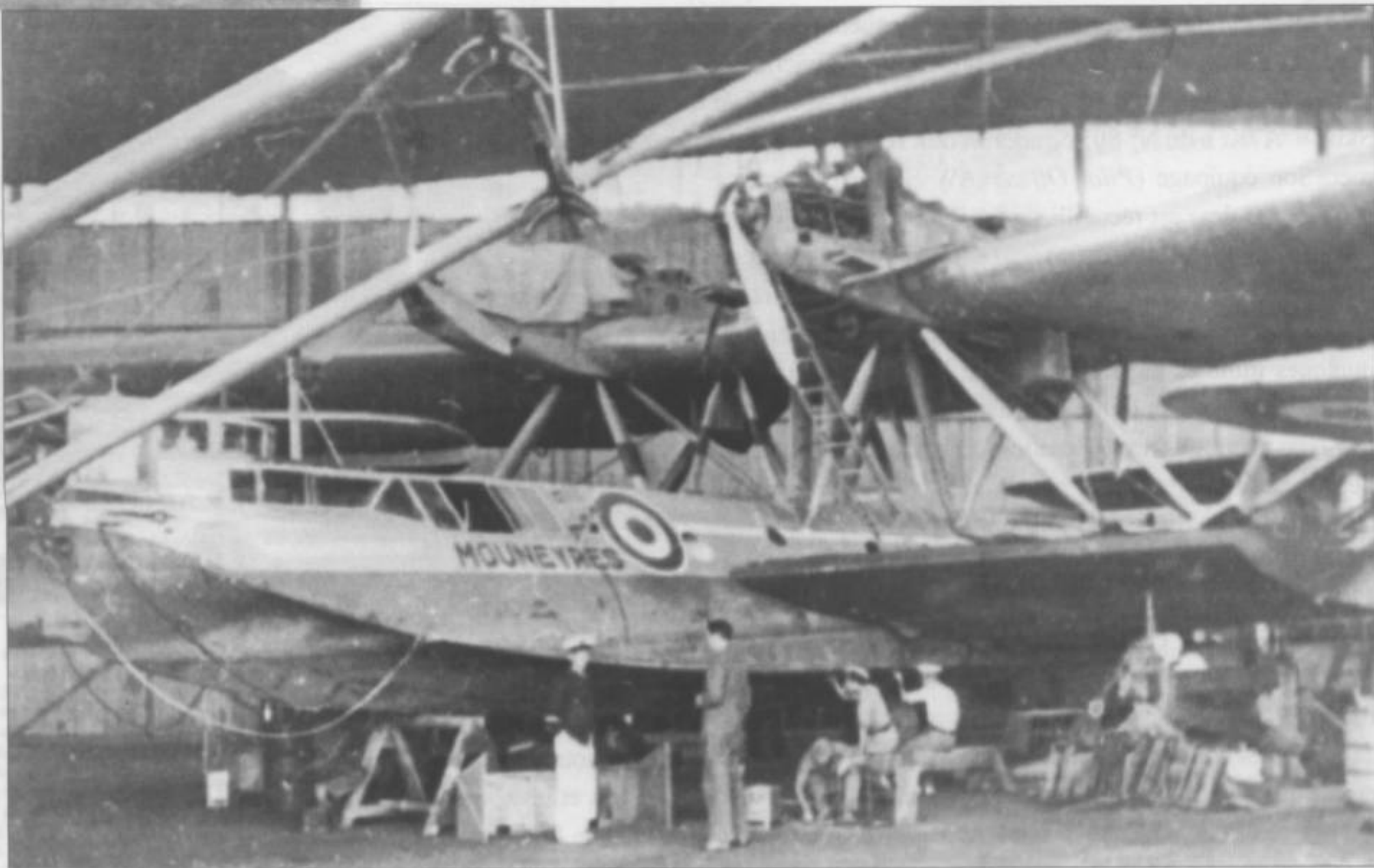
Above:
On the foreground, Cdt Fanneau de La Horie's Curtiss H-75A (nr 314) soon after GC I/4 arrival at Dakar-Ouakam.
Cdt Stehlin who will supersede La Horie in May 1941 will fly the same aircraft.

Bottom:
One of 803 Squadron Skuas on HMS Ark Royal deck shortly before operation «Menace».
The type of the film used brings out a very dark tone to the yellow ring of the roundel.



Un Blackburn Skua du N° 803 Squadron sur le pont de l'*Ark Royal*, à l'été 1940. On note que l'émulsion de la pellicule donne un ton foncé au jaune de la cocarde. (FAA Museum, via R.C. Sturtivant)

Le Latécoère 302 E4-3 « Mouneyrès » photographié fin 1940 ou début 1941. La cocarde est bizarrement placée.
(Photo Blanc, collection L. Morareau)



O'Byrne ouvre le feu avec une seule mitrailleuse, les autres s'étant enrayées. L'Anglais dégage brutalement, mais s'expose au tir de Gauthrin, puis à celui de Minot. La DCA française se met de la partie et tire carrément dans le tas. Les Curtiss sont obligés de s'écarter pour ne pas être touchés par leur propre artillerie et ils perdent le biplan de vue. Ils apprennent à leur retour qu'un observatoire de la marine, ainsi que le commandant du *Richelieu*, ont vu le Swordfish tomber en mer à 06h40.

Confirmation hasardeuse, dans la mesure où le Swordfish en question, « A4K » du N° 820 Squadron (équipage du *Lieutenant Everett*), bien qu'endommagé (les deux longerons principaux des plans gauches ont été traversés par des balles), parvient à rentrer.

Toute nouvelle attaque contre Dakar est devenue désormais impossible pour les Britanniques.

Les Curtiss reviennent au-dessus de la rade et dix minutes plus tard, Gauthrin repère un nouveau Swordfish au large de Rufisque, faisant route vers le sud à 1 100 mètres d'altitude. Il est aisément rattrapé et, dès la première passe de Gauthrin, le mitrailleur semble avoir été mis hors de combat. Minot, pris à partie par trois Skua, mais assez mollement, s'en défait avec facilité, le Curtiss démontrant en la circonstance une accélération supérieure à celle du Skua. Ayant été attiré trop près de l'escadre britannique, et ne disposant plus que de deux mitrailleuses, Gauthrin abandonne la poursuite et retourne à Ouakam.

Les Swordfish se posent sur l'*Ark Royal* et confirment que toute nouvelle attaque est impossible sans une prise de risque considérable en raison de l'agressivité et de la supériorité technique des avions de chasse français.

À 06h45, le Loire 130 4E-5 (enseigne de vaisseau Collet) rentre d'une mission mouvementée qui l'a

amené à la verticale du porte-avions anglais à 25 nautiques au large. Pris en chasse par trois appareils, identifiés comme étant des Swordfish, il a réussi à leur fausser compagnie d'extrême justesse.

À 08h40, La Horie, accompagné par les lieutenant Milbeau et sergent Lemare, décolle sur alerte pour détruire un avion de réglage des batteries de l'escadre anglaise. Lemare rentre prématurément en raison d'une panne électrique. Les deux autres pilotes prennent contact visuellement avec une partie de l'escadre au large de Dakar. À 09h15, le commandant du I/4 découvre le Walrus L2247, mis à l'eau par l'*Australia* et qui évolue au-dessus des navires anglais. Les Français font leur approche par l'arrière, soleil dans le dos. Ils effectuent plusieurs passes et La Horie donne le coup de

grâce à faible distance, à une altitude inférieure à 400 mètres. Le Walrus glisse sur l'aile, puis plonge verticalement, entraî-

nant dans la mort les trois membres de son équipage (*Flight Lieutenant* GJI Clarke, *Lieutenant Commander* FK Fogarty et *Petty Officer* CK Burnett). Le combat s'est entièrement déroulé au-dessus de l'escadre dont l'artillerie antiaérienne n'a cessé de tirer. Les deux Français s'empressent de quitter les lieux, non sans avoir observé qu'un cuirassé file à allure réduite, en fumant noir et en donnant de la bande à bâbord. L'escadre anglaise navigue alors sud-sud-ouest. Visiblement, elle s'éloigne de Dakar.

Dernières actions offensives

À 09h55, le II/62 envoie les M.167F n° 135 (lieutenant Bavière), 121 (lieutenant Garbe) et 9 (lieutenant Maurin) bombardier les navires britanniques. L'attaque manque d'efficacité. Une seule bombe de 200 kg est larguée sur l'objectif, mais elle tombe à une cinquantaine de mètres du croiseur *Faulknor*. Les autres bombes sont délestées

Latécoère 302 E4-3 « Mouneyrès »
late 1940 or early 1941.
The fuselage roundel was painted in
an unusual place.

en mer à cause d'un fonctionnement défectueux. Bavière est attaqué par trois Skua auxquels il fausse compagnie, pour tomber sur six autres, qu'il sème avec le même aisance. Le Glenn n° 121 reçoit quelques éclats de DCA, mais croyant son avion condamné, le caporal-chef Demain saute en parachute au-dessus de la plage de Rufisque; il aura à fournir quelques explications embarrassantes à son retour.

Le M.167F n° 91 (adjudant-chef Cochin) du I/62 lance une bombe GPU de 200 kg sur un navire anglais, sans plus de succès.

C'est la dernière action offensive de l'aviation française, car, ainsi que le montrent tous les rapports, les Britanniques abandonnent la partie et font route sur Freetown. En effet, pour eux, la coupe est pleine. Non seulement leur artillerie s'est montrée maladroite, non seulement le matériel de la *Fleet Air Arm* s'est trouvé en infériorité technique, mais leurs deux cuirassés ont subi un lourd châtimement. « Menace » s'achève sur un échec.

26 SEPTEMBRE

Tragique méprise

Les avions français sont maintenus en état d'alerte, mais aucune action offensive n'est planifiée. Par contre, de nombreuses reconnaissances sont entreprises – et de part et d'autre.

Profitant de la pénombre de l'aube, un Skua de reco-photo survole Dakar à 4 500 mètres, moteur coupé. Il passe

totale inaperçu et regagne l'*Ark Royal* à 07h34.

Les M.167F n° 9 (capitaine Battistelli) et 207 (capitaine Thoret) du II/62 décollent respectivement à 14h30 et 14h45. Ils signalent une activité maritime nulle dans les eaux territoriales du Sénégal, que tous les navires britanniques ont quittées.

De retour d'une reconnaissance au sud de Dakar, le Loire 130 n° 22 (4E-5), commandé par l'enseigne de vaisseau Collet, est intercepté par une patrouille de trois Dewoitine 501 de l'escadrille n° 6, à 6 nautiques au sud de Gorée. Le colonel Viguière, commandant la base de Dakar, qui mène la patrouille le prend pour un Walrus et pousse son attaque plein arrière. Son ailier, le capitaine Baratoux, repère les cocardes françaises et tente de prévenir son leader. Malheureusement, le fonctionnement défectueux de sa radio l'en empêche. Il est d'ailleurs trop tard, Viguière a tiré une longue rafale qui a fait mouche. Trois membres de l'équipage, dont le commandant de bord, sont tués. Seul le pilote, le premier maître Roger, éjecté au moment où le Loire part en vrille, s'en tire avec de multiples blessures et brûlures, mais vivant.

Le combat a été attentivement suivi du sol par les pilotes de la base de Ouakam, qui ont, eux, reconnu l'immanquable silhouette du Loire 130. Viguière se pose tout de suite après le combat et sort triomphalement de son Dewoitine. Sa joie sera de courte durée. Baratoux demande, dès son arrivée, que tout le monde constate qu'il n'a pas tiré.

L'heure des bilans

Les Britanniques admettent la perte de 7 Swordfish, 3 Skua et 1 Walrus. Cinq Swordfish ont été endommagés. Ils revendiquent un Curtiss (abattu par un Swordfish), ainsi que deux Martin 167F et un Loire 130 endommagés.

Les Français homologuent 4 Swordfish et le Walrus au GC I/4; le Swordfish de la 4E ne sera confirmé qu'un an plus tard, au prix de nombreuses difficultés. Leurs pertes s'élèvent à un Curtiss et un Loire 130. Deux Curtiss, un Loire 130 et trois M.167F ont été endommagés (deux sont considérés comme irréparables).

Bien des explications, souvent très convaincantes, ont été apportées par des historiens de renom sur les raisons de l'échec des Gaullistes et les motivations des Français de l'AOF. Il en reste une qui n'a jamais été évoquée, sans doute pour ne pas heurter les susceptibilités. En veine de confidences, l'un des officiers du GC I/4 interrogé par l'auteur en 1982 avait eu cette phrase étonnante :

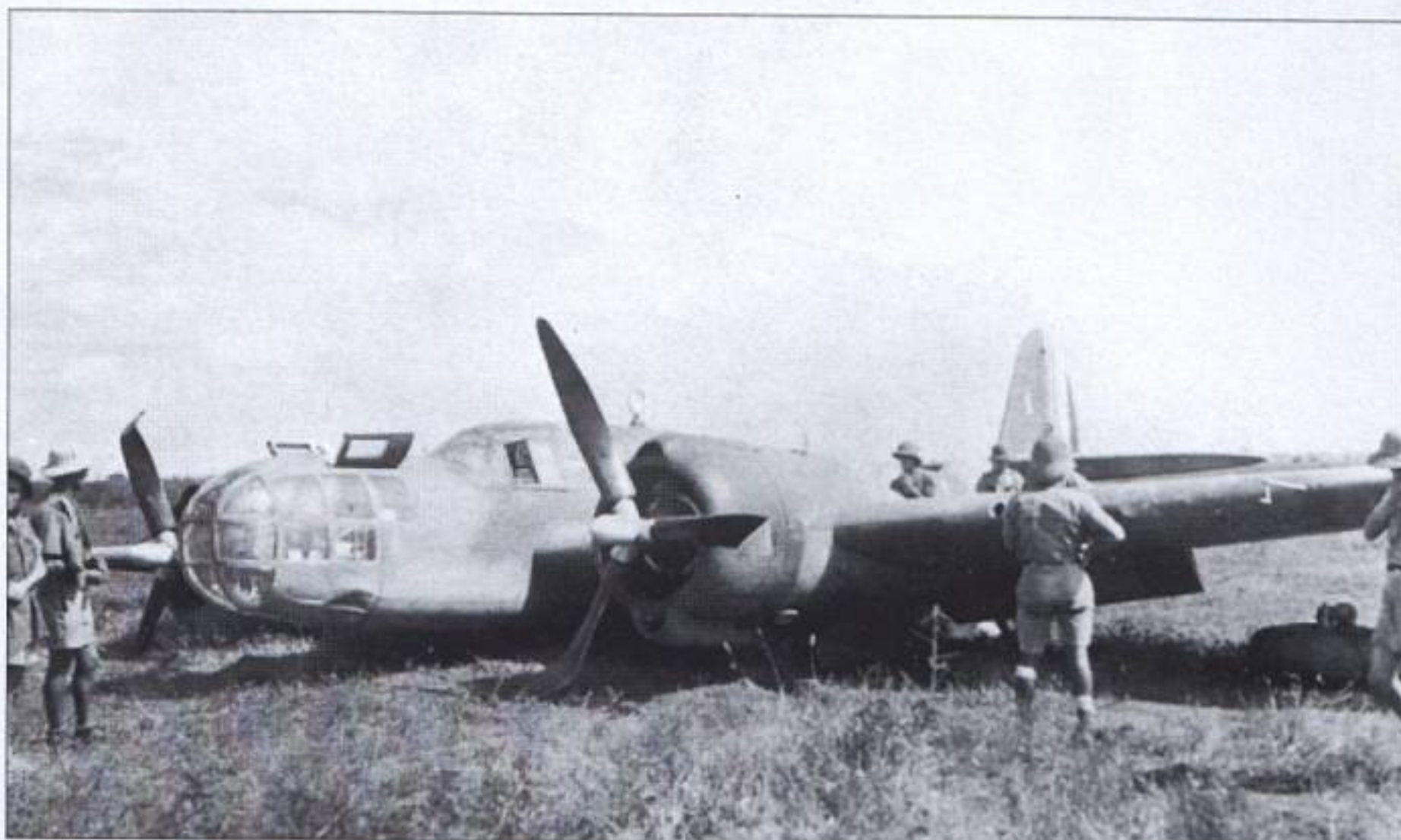
« Après ce que nous avons enduré en mai-juin, nous avions retrouvé une vie facile à Dakar. Nous attendions incessamment l'arrivée de nos familles que nous n'avions pas revues depuis quatre mois. Les heures de vol n'étaient pas rationnées, le whisky non plus et le champagne coulait à flots dans les réceptions officielles. Pourquoi aurions-nous quitté tout ça pour nous lancer dans une aventure dont personne ne savait où elle nous conduirait ? »

Pris pour un Walrus, un malheureux Loire 130 est descendu par un Dewoitine 501.

Ordre de bataille de l'aviation française en AOF 23 septembre 1940

Ouakam		43 ^{ème} GAM	
GC I/4	19 Curtiss H-75A	EM	1 Potez 25TOE
Esc n° 6	12 D. 500/501	2/43	3 Farman 221
Thiès		Bamako	
GB I/62	17 Martin 167F	1/43	3 Potez 25TOE
GB II/62	13 Martin 167F		3 Potez 542
GB I/63	8 Martin 167F	Dakar	
E.O. n° 1	9 Potez 25TOE	Esc 4E	3 Laté 302
E.O. n° 2	9 Potez 25TOE		1 Pz-CAMS 141
	1 Bloch 120		2 Loire 130
		Aviation des croiseurs	
			3 Loire 130

Le Martin 167F n° 128 du GB II/62 est accidenté le 29 septembre par le lieutenant Huguet au décollage d'une mission de reconnaissance sur Freetown. Car, si l'affaire de Dakar est terminée, l'armée de l'Air de Vichy restera sur les dents pendant plus de deux ans. (Collection J. Mutin)



CAMOUFLAGE ET MARQUES



LA NUIT TOUS les chats sont gris, dit le proverbe, laissant ainsi à penser que la meilleure manière de passer inaperçu est encore de se fondre dans l'obscurité ambiante. Quand éclate la Seconde Guerre mondiale, les belligérants envisagent tout naturellement d'entreprendre des missions de nuit. Quoi de plus naturel, alors, que de recouvrir entièrement les avions d'une couche de peinture noir mat ? Et pourtant, à la lumière des premiers engagements, il ressort que cette teinte sombre n'est pas forcément la mieux adaptée. Les Britanniques vont mener de véritables études scientifiques sur ce sujet pour finalement revenir au point de départ.

Black is black

Il existe deux types de missions nocturnes : les missions offensives et les missions défensives. Les appareils qui entreprennent les premières sont confrontés aux défenses de l'ennemi. Ils doivent jouer au jeu mortel du chat et de la souris avec les chasseurs, les projecteurs et la DCA adverses. Le plus gros problème qui se pose aux bombardiers au début de la guerre est d'éviter d'exposer une silhouette trop visible quand ils sont pris dans le faisceau des projecteurs. Les chasseurs de nuit, eux, doivent s'approcher le plus près possible de leur cible sans être aperçus. Alors que le radar embarqué reste à inventer, les interceptions se font par nuit claire. Dans ces conditions, quand les chasseurs se présentent à une altitude supérieure à celle de leur cible, leur silhouette se détache sur le fond clair des nuages ou du ciel.

À ces deux préoccupations diamétralement opposées, les belligérants trouvent une solution unique : un fini uniforme noir mat. Ce n'est qu'à la lueur, si l'on peut dire, des enseignements tirés de la bataille d'Angleterre et du Blitz que Britanniques et Allemands vont tenter de nuancer leur réponse. Pour les missions défensives, la Luftwaffe ne tarde pas à adopter un schéma à dominante claire, qui rend ses chasseurs de nuit difficiles à repérer par les équipages du *Bomber Command*. Les Britanniques, moins réactifs, ont besoin de mener de longues études poussées pour y voir plus clair.

Le plus curieux, c'est que les Britanniques ignorent ou



remettent en cause les enseignements de la guerre de 14-18, qui avaient démontré dans une large mesure que le noir mat n'était pas la meilleure solution pour camoufler les avions pendant les opérations nocturnes.

IL Y A NOIR ET NOIR...

Au début de la guerre, les chasseurs de nuit de la RAF ne présentent aucune différence de camouflage avec les appareils diurnes. Le 23 juillet 1940, pour tirer les leçons de la campagne de France, une réunion est organisée au ministère de l'Air au cours de laquelle est évoquée la nécessité de faire évoluer les camouflages et marques.

Le 11 novembre 1940, un avertissement (*Signal X798*) arrive sur les bureaux des constructeurs et des différents commandements de la RAF, imposant l'application d'un fini uniforme noir mat sur tous les avions opérant de nuit. Or, la RAF dispose depuis l'avant-guerre de deux peintures noires distinctes : le *Special Night Finish* ou RDM 2A, une peinture à texture rugueuse non-réfléchissante utilisée pour les bombardiers et le *Night DTD 308*, une peinture mate, mais de texture plus satinée, employée sur la moitié gauche des parties inférieures des chasseurs (l'autre moitié étant peinte en blanc). Dans ce dernier cas, il ne s'agit pas de camouflage proprement dit, mais d'une marque tactique destinée à identifier rapidement les avions amis.

L'instruction du 20 décembre 1940 stipule qu'en raison d'une pénurie de RDM 2A, la teinte DTD 308 doit être utilisée comme peinture d'apprêt. Elle entraîne une certaine confusion chez les constructeurs (Boulton-Paul appliquant de manière systématique deux couches de *Night DTD 308* sur ses avions). Le ministère de la Production aéronautique (MAP) confirme par une note de janvier 1941 que la teinte RDM 2A est réservée à la couche supérieure. Cette note est à son tour appuyée par une circulaire datée du 24 mars 1941, qui rappelle en outre que les chasseurs ne doivent pas porter de cocardes d'intrados.

Au début de l'année 1941, à l'expérience des combats, les unités commencent à avoir une petite idée de la meilleure manière de camoufler les avions qui opèrent de

nuit. Elles font remonter par la voie hiérarchique leurs doléances qui stigmatisent la trop grande visibilité des chasseurs peints en noir. Mais, les unités se plaignent aussi des cocardes de fuselage (type A1), totalement inadaptées aux missions nocturnes.

INITIATIVES PRIVÉES

Début 1941, la *Fighter Interception Unit*, basée à Ford, entreprend de sa propre autorité des essais avec un Blenheim Mk. IF dont une moitié est peinte en noir et l'autre en *Dark Green* ou en « *Nivo* », un vert foncé utilisé sur les bombardiers de nuit avant la guerre. L'appareil vole au-dessus de toutes sortes de paysages et par tous les temps. Il est accompagné par un autre appareil transportant des observateurs. Ceux-ci notent que dans certaines conditions, la moitié verte se confond totalement avec l'environnement. Toutefois, à courte distance ou en pleine lumière, la différence entre les deux moitiés est inexistante et l'appareil apparaît comme une silhouette très foncée. Le 8 mars 1941, la FIU soumet une demande officielle pour obtenir l'autorisation de repeindre ses avions en *Dark Green*.

De son côté, le *Wing Commander* Peter Townsend, qui commande le N° 85 *Squadron*, profite de sa notoriété pour procéder à des essais avec l'un de ses Havoc. Les surfaces supérieures de l'appareil sont repeintes avec un mélange de 1/3 de *Sea Grey*, 1/3 de *Dark Green*, 1/6^e de *Dark Blue* et 1/6^e de RDM 2A, qui donne au final une dominante vert-de-gris. Les parties inférieures sont conservées en RDM 2A. Une fine couche de noir mat est appliquée au pistolet à deux mètres de distance afin de réduire le contraste entre les parties claires et les parties foncées.

Le *Royal Aircraft Establishment* (RAE), qui a vent de l'affaire, s'oppose à cette initiative en arguant que les peintures employées ne sont pas officiellement référencées. Cela n'empêche pas Townsend de faire procéder à une autre tentative avec un Havoc intégralement enduit d'une couche de base *Dark Sea Grey* sur laquelle sont appliquées des bandes *Olive Grey* sur les surfaces supérieures pour briser les formes de base.

En mars 1941, le RAE fait voler un autre Havoc (BJ946), appartenant au N° 23 *Squadron*, mettant en œuvre un patron inverse, mais dans lequel le *Dark Sea Grey* est remplacé par l'*Extra Dark Sea Grey*. Toutefois, les flancs et les nacelles reçoivent un mouchetis de noir RDM 2A pour fonder la dominante, tandis que les parties inférieures sont entièrement recouvertes de RDM 2A. Il est évident que le RAE, sans vouloir en avoir eu l'air, s'est largement inspiré des deux expériences de Peter Townsend.

En septembre 1941, le RAE entreprend une expérimentation en laboratoire. Plusieurs maquettes plates de 30 cm d'envergure sont peintes en différents coloris, allant du blanc au noir en passant par toutes les teintes officiellement référencées. Il en ressort que le noir mat reste la couleur la mieux adaptée, quelles que soient les circonstances, mais que le vert foncé offre une excellente alternative, d'autant qu'il permet de mieux camoufler les avions au sol dans la journée. Curieusement, cette étude contredit totalement les observations des équipages. Cependant, le RAE n'a pas tenu compte du fait que les

La teinte *Special Night Finish* ou RDM 2A manifestait une forte tendance à devenir délavée et à s'écailler sur les endroits les plus exposés du revêtement. C'est particulièrement visible sur la photo du Boulton-Paul Defiant Mk. I N1773 du N° 264 *Squadron* en 1941. (Archives Blitz)

Page 50:
The *Special Night Finish* or RDM 2A had a strong tendency to weather and even peel off the most exposed parts of the skin. This is obvious on this photograph depicting Defiant Mk.I N1773 of N° 264 *Squadron* in 1941.

Page 52:
Flying over the English countryside, Beaufighter Mk. IF T4638 of N° 604 *Squadron* based at Middle Wallop in 1941. The night-fighter crews complained about the size of the fuselage roundel. Its yellow and white rings merged into one large bright circle that could be seen miles away.

Page 55 top:
The new camouflage scheme for night-fighters is shown to good advantage on this prototype of Mosquito NF. 30. As far as can be ascertained, the green bands were rather used for camouflaging the aircraft on the ground than to create a disruptive pattern in flight.

Page 55 bottom:
A heavily weathered Boston I (BD112) of N° 23 *Squadron*, used from Wittering in interdiction work over Western European airfields in 1941.



En vol au-dessus de la campagne anglaise, le Beaufighter Mk. IF T4638 du N° 604 Squadron, basé à Middle Wallop en 1941. Les plus importantes récriminations des équipages de chasse de nuit concernaient la taille de la cocarde de fuselage, dont les parties claires étaient visibles à plusieurs kilomètres. (Archives Blitz)

vrais avions sont non seulement en trois dimensions, mais beaucoup plus volumineux. En outre, l'air ambiant qui occupe l'espace entre un observateur et un avion influence la perception des couleurs et de la brillance des surfaces; un avion vu à plusieurs kilomètres paraîtra toujours plus foncé qu'une maquette tenue à bout de bras, même si les deux sont peints de la même couleur.

En tout état de cause, aucune décision officielle n'est prise. Et les essais se poursuivent, notamment en mars 1942, lorsque des Beaufighter des N° 219 et 604 Squadrons volent avec un camouflage *Dark Green* et *Ocean Grey* sur le dessus, le dessous demeurant en noir RDM 2A.

RETOUR À LA CASE DÉPART

Il va pourtant falloir prendre rapidement des décisions, car le RDM 2A manifeste une adhérence insuffisante et la peinture s'écaille avec une facilité déconcertante; à tel point qu'à l'échelon local, les commandants d'unité décident de repeindre leurs avions en DTD 308.

Ce n'est pas le seul reproche fait au RDM 2A. En effet, de Havilland, qui a effectué une série de tests sur un Mosquito, prouve que cette peinture induit une impor-

tante traînée. Ces tests sont repris par l'*Aircraft and Armament Experimental Establishment* à Boscombe Down. Les résultats ne sont pas aussi alarmants, mais ils démontrent qu'appliqué à des avions moins rapides que le Mosquito, le RDM 2A provoque une chute de la vitesse maximale pouvant aller jusqu'à 50 km/h. Or, les bombardiers, beaucoup plus lents que le Mosquito, ont besoin de toute leur puissance pour échapper aux défenses allemandes.

Ces particularités désagréables n'ont pas échappé au commandant en chef du *Fighter Command* qui, dans sa note de service CS 11061 datée du 5 février 1942, demande à ce que les chasseurs de nuit abandonnent le RDM 2A en faveur du DTD 308. Le 19 octobre 1942, le *Directorate of Operational Requirement* officialise l'abandon définitif du RDM 2A.

Il n'aura fallu que dix-huit mois pour pondre une circulaire qui enfonce une porte ouverte... Il s'agit en fait d'une régularisation, car depuis le 1^{er} octobre, un nouveau schéma a été approuvé par le ministère de l'Air. Celui-ci consiste à recouvrir uniformément toutes les surfaces des appareils en *Medium Sea Grey* et à appliquer des bandes *Dark Green* sur les surfaces supérieures. Ces bandes semblent en fait davantage destinées à camoufler les avions lorsqu'ils sont au sol dans la journée qu'à briser leurs formes en vol. Ce schéma entre en application chez les constructeurs à la mi-novembre 1942.

Il est amusant de constater qu'après deux ans de tests, de réflexions et de tergiversations, le ministère de l'Air est revenu à la case départ en faisant appliquer un schéma diurne sur ses chasseurs de nuit !

C'est à ce moment que le rapport des essais américains du nouveau et secret P-61 arrive en Grande-Bretagne. Il montre qu'un fini brillant est préférable à un fini mat, en particulier lorsque les chasseurs de nuit sont pris dans le faisceau des projecteurs. Ce rapport éveille la curiosité du *Bomber Command* dont les bombardiers se retrouvent trop fréquemment dans cette situation délicate. En mai 1943, le RAE teste deux Beaufighter Mk. II, l'un entièrement peint en RDM 2A et l'autre (R2125) en noir brillant. Les résultats des essais confirment la conclusion du rapport américain, mais d'une manière plus nuancée. Illuminé par des projecteurs ou observé du sol à une distance de 6 km alors qu'il vole à 3 000 mètres, le R2125 est aperçu plus tardivement et moins facilement que son homologue. Toutefois, le RAE estime que c'est le contraire qui se produit à une altitude et à une distance plus faibles. Néanmoins, le *Bomber Command* décidera alors d'adopter le noir brillant sur ses appareils.

DES COCARDES TROP VOYANTES

Comme on le sait, toutes les aviations du monde sont alors confrontées au grave dilemme qui consiste d'un côté à rendre leurs appareils invisibles aux yeux de l'ennemi et de l'autre à apposer des marques de nationalité suffisamment ostensibles pour éviter toute confusion entre avions amis. Or, les cocardes de type A1, d'un diamètre de 88 cm environ (35 pouces) sur les flancs et de 113 cm (45 pouces) sous les ailes, largement cerclées en jaune, ne sont pas particulièrement appréciées par les équipages de la chasse de nuit britannique. Les codes tac-





Boulton-Paul Defiant Mk. I V1123
N° 410 RCAF *Squadron*
Coleby Grange, début 1942.

Avion entièrement noir RDM 2A. La cocarde de fuselage a été effacée.



Avion entièrement peint de manière expérimentale en « Nivo », une teinte utilisée avant-guerre.

Hawker Hurricane Mk. IIc BD939
N° 247 *Squadron*
High Ercall, septembre 1941.



L'insigne personnel de MacLachlan, rappelle qu'il a été amputé du bras gauche après un combat le 16 février 1941.



Hawker Hurricane Mk. IIc BE 215
N° 1 *Squadron*
Squadron Leader James A.F. MacLachlan
Northolt, avril 1942.

MacLachlan a abattu un Do 217 et endommagé un autre à bord de cet appareil dans la nuit du 26 au 27 avril 1942.

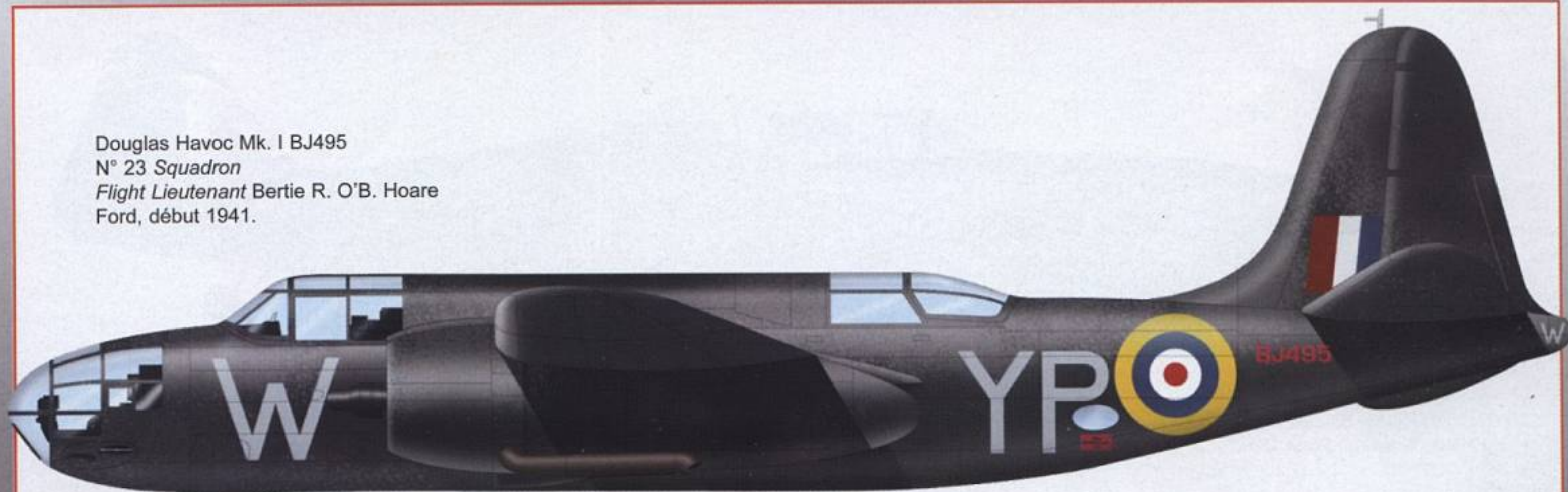


À bord de cet appareil, Crew a abattu un He 111 et un Do 217 les 2 avril et 3 mai 1942.

Bristol Beaufighter Mk. IF X7571
N° 604 *Squadron*
Pilot Officer Edward D. Crew
Middle Wallop, printemps 1942.

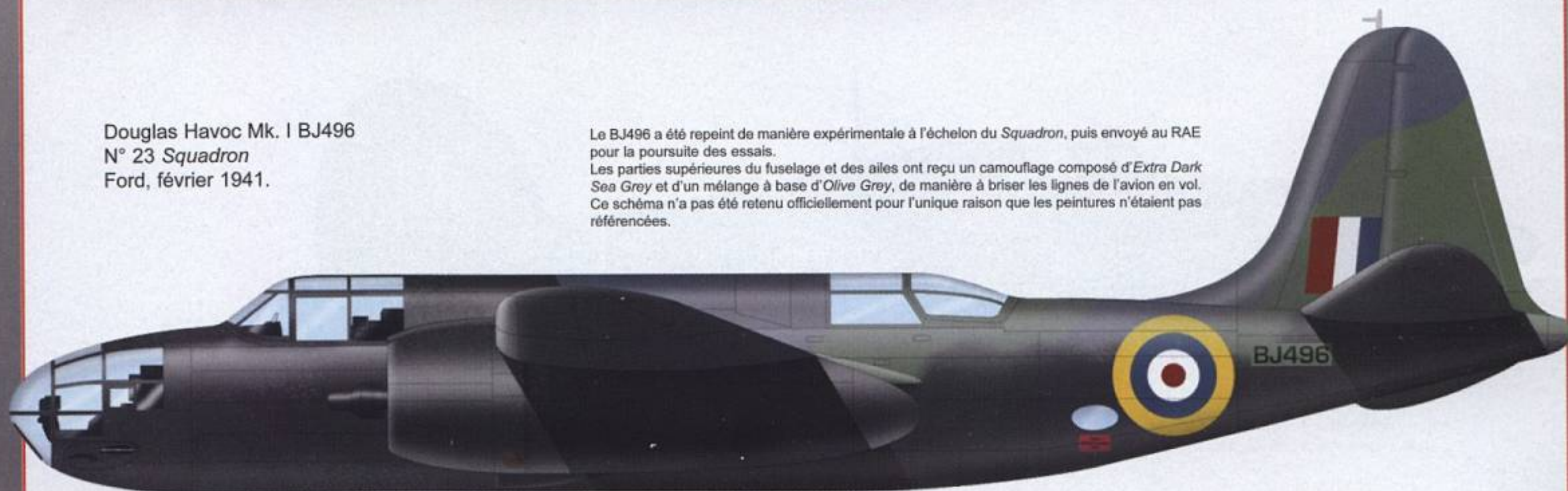
Camouflage

Douglas Havoc Mk. I BJ495
N° 23 Squadron
Flight Lieutenant Bertie R. O'B. Hoare
Ford, début 1941.



Douglas Havoc Mk. I BJ496
N° 23 Squadron
Ford, février 1941.

Le BJ496 a été repeint de manière expérimentale à l'échelon du Squadron, puis envoyé au RAE pour la poursuite des essais. Les parties supérieures du fuselage et des ailes ont reçu un camouflage composé d'Extra Dark Sea Grey et d'un mélange à base d'Olive Grey, de manière à briser les lignes de l'avion en vol. Ce schéma n'a pas été retenu officiellement pour l'unique raison que les peintures n'étaient pas référencées.



de Havilland Mosquito NF. XII DZ302/G
N° 85 Squadron
Squadron Leader John Cunningham
Hunsdon, juin 1943.

Cet appareil, confié à l'un des plus grands as de la chasse de nuit britannique, était équipé d'un radar particulier, de sorte qu'il était nécessaire de le parquer dans un enclos protégé – d'où le suffixe «G» (pour *Guard*) du numéro de série. L'appareil présente le camouflage standard des chasseurs de nuit de la RAF définitivement adopté fin 1942. Le radome n'était pas camouflé. À son bord, Cunningham revendiquera trois Fw 190 pendant l'été 1943.



Les profils de cette page ne sont pas à la même échelle que les profils de la page précédente. Les vues de dessus sont à une échelle différente.

© P-A. Tilley



tiques sont peints en *Medium Sea Grey* et le numéro de série en noir brillant.

Lorsque sort la directive du 11 novembre 1940, unifiant le camouflage et le marquage de tous les avions d'emploi nocturne, le seul changement concerne le numéro de série, qui est repeint en *Dull Red*. Toutefois, une certaine confusion règne à propos du sort des cocardes d'intrados, puisque les bombardiers n'en portent pas. En février 1941, le ministère de l'Air confirme officiellement que les chasseurs en sont également exemptés. Elles sont donc retirées sur tous les appareils. Il n'en reste pas moins que l'énorme cocarde de flanc rend les équipages nerveux. Le jaune et le blanc s'avèrent posséder un haut pouvoir réfléchissant, en particulier dans le faisceau d'un projecteur. À longue distance, ils se confondent au regard humain en un unique disque brillant, qui permet aux mitrailleurs allemands d'identifier les chasseurs de nuit avant même qu'ils soient en position de tir. Certaines unités s'empressent de repeindre le jaune, et parfois le blanc, en *Medium Sea Grey*, une couleur déjà utilisée par les équipages du *Bomber Command* dans le même but.

Malgré les nombreuses plaintes des équipages, fin 1941, pour une raison qui n'a jamais été élucidée, la cocarde A1 de flanc de 35 pouces est remplacée par une du même type, mais

de... 49 pouces de diamètre (123 cm) !

Enfin, après plus d'un an de réflexion, le RAE accouche d'une nouvelle cocarde de flanc. Le 30 avril 1942, les nouvelles types C et C1 sont officiellement approuvées. D'un diamètre de 36 pouces (90 cm), la cocarde de type C1 présente des anneaux jaunes et blancs moins larges. La flamme de dérive est également réduite à un carré de 24 pouces de côté (60 cm). Les codes sont repeints en *Dull Red*.

À la fin de l'année 1942, les chasseurs de nuit de la RAF volent enfin avec un camouflage et des marques réellement adaptés à leur activité. Et le plus curieux est que les versions diurnes du *Beaufighter* et du *Mosquito* recevront à partir de juin 1943 un camouflage d'un style proche de celui des chasseurs de nuit...

Cette étude est basée sur les travaux du regretté Robert C. Jones, ancien rédacteur-en-chef de IPMS-UK.

Sur ce prototype de *Mosquito* NF. 30 (MM748), le nouveau schéma de camouflage est bien mis en valeur. Il semble que les bandes vertes soient plus destinées au camouflage au sol qu'à briser les lignes de l'avion en vol. (Archives Blitz)

On peut difficilement mieux illustrer les inconvénients de la peinture RDM 2A que sur cette photo d'un *Havoc* Mk. I (BD112) du N° 23 *Squadron*, utilisé depuis *Wittering* en 1941 dans des missions de pénétration nocturne au-dessus des terrains de la *Luftwaffe* en Europe continentale. On notera la lettre individuelle répétée sur le cône arrière. (Archives Blitz)



Les as de l'aviation

Le faucon chinois



Le capitaine Arthur Tchin Chui-Tin.
(Photo DR)

Bien avant que la Seconde guerre mondiale n'éclate, la Chine était déjà à feu et à sang depuis 1937. Les Chinois ont essayé de constituer une force aérienne capable de résister aux envahisseurs japonais. L'aide matérielle étrangère a été très utile, mais aussi l'apport de pilotes venant de l'extérieur a été un facteur non négligeable.

Parmi ces pilotes, se trouve Tchin Chui-Tin. Il est né à Portland (Oregon) aux États-Unis le 23 octobre 1913, d'un père chinois et d'une mère péruvienne. Au début des années trente, il fait partie d'un groupe de quinze Sino-américains à entamer une formation de pilote à l'école de pilotage d'Al Greenwood de Portland.

La Chine à se trouve alors engagée dans un conflit frontalier en Manchourie. Après avoir terminé leur formation élémentaire, ils proposent leurs services à l'armée de l'Air Cantonaise et Tchin Chui-Tin est accepté le 1^{er} décembre 1932 comme aspirant-pilote. Démontrant vite ses compétences, il est promu sous-lieutenant le 23 février 1933. En 1936, il est envoyé en Allemagne à Lechfeld pour recevoir une formation de mitrailleur navigant. De retour en Chine, il est promu lieutenant le 1^{er} septembre 1936 et mis à la tête de la première escadrille du 6^{ème} escadron de chasse. Il sert ensuite comme instructeur de vol de février à juin 1937, puis rejoint le 28^{ème} escadron de chasse comme commandant en second le 10 juin. Cet escadron est équipé de Curtiss Hawk II dont la Chine a acquis 50 exemplaires entre mars et septembre 1933. Il va donc participer aux combats qui opposent de nouveau Chinois et Japonais.

Le 15 août 1937, le 28^{ème} escadron, sous le commandement du capitaine Chan Kee-Wong est transféré sur le terrain de Chuyung près de Nankin. Au petit matin du 16 août, l'aviation de la marine japonaise lance deux raids contre Chuyung qui est un important aérodrome situé

près de Nankin. La formation japonaise, composée de six Nakajima G3M en deux patrouilles, est menée par le capitaine de corvette Nitta. La première est dirigée par Nitta lui-même, la seconde par l'enseigne de vaisseau Osugi. Les avions du premier raid décollent du terrain de Matsuyama (Taïpei-Formose) à 7h40. Les avions de Nitta arrivent au-dessus de leur objectif à 10h55. À cause d'un plafond très bas, les avions japonais n'ont été détectés que tardivement par le service de guet, qui a donné l'alerte avec du retard. Sur le terrain de Chuyung, les mécaniciens des escadrons de chasse N° 17 sur Boeing 281 et N° 28 s'affairent pour faire partir les avions. Le lieutenant Tchin est l'un des premiers pilotes Chinois à pouvoir décoller, à bord de son Hawk 2802.

Alors que la bataille s'engage, Tchin monte à l'altitude des G3M et s'en prend à la deuxième section, celle d'Osugi. L'attaque de Tchin arrive cependant trop tard pour empêcher l'avion de tête (Osugi) de lâcher ses bombes. Se trouvant allégé, le G3M commence alors à prendre de la vitesse et Tchin comprend qu'il se retrouvera impuissant, sachant que le bombardier a une vitesse de pointe bien supérieure à celle du Hawk II. Tchin prend la décision de tirer sur le G3M avant qu'il soit trop tard. Il tire donc une longue rafale. Tchin peut constater que des balles sont venues perforer les réservoirs d'ailes et le fuselage et peut deviner que certains membres d'équipage ont été touchés par son tir. Cependant, le mitrailleur dorsal du G3M a aussi profité de la faible vitesse du Hawk pour aligner quelques rafales dont certaines font mouche. Tchin sent son avion recevoir des projectiles. Parvenu au dessus de l'embouchure du Yang-Tseu-Kiang, il doit renoncer à poursuivre le bombardier japonais.

En faisant demi-tour, il voit le G3M perdre de l'altitude, crachant de la fumée. Tchin réussit à faire un atterrissage forcé sur un terrain avoisinant, terminant sur le nez suite à la rupture des freins. Quant à l'avion de Osugi, atteint à 58 reprises, il perd du carburant de manière alarmante. Avec en outre un blessé à bord, Osugi décide de rejoindre les lignes japonaises dans les environs de Shanghai et ordonne d'alléger le plus possible la machine. Poussant sa chance encore plus loin, il parvient finalement à faire un atterrissage sur la côte sud de la Corée. Bien qu'il n'ait pas écrit dans son rapport avoir vu le G3M tomber, Tchin reçoit l'homologation de sa victoire par les autorités chinoises.

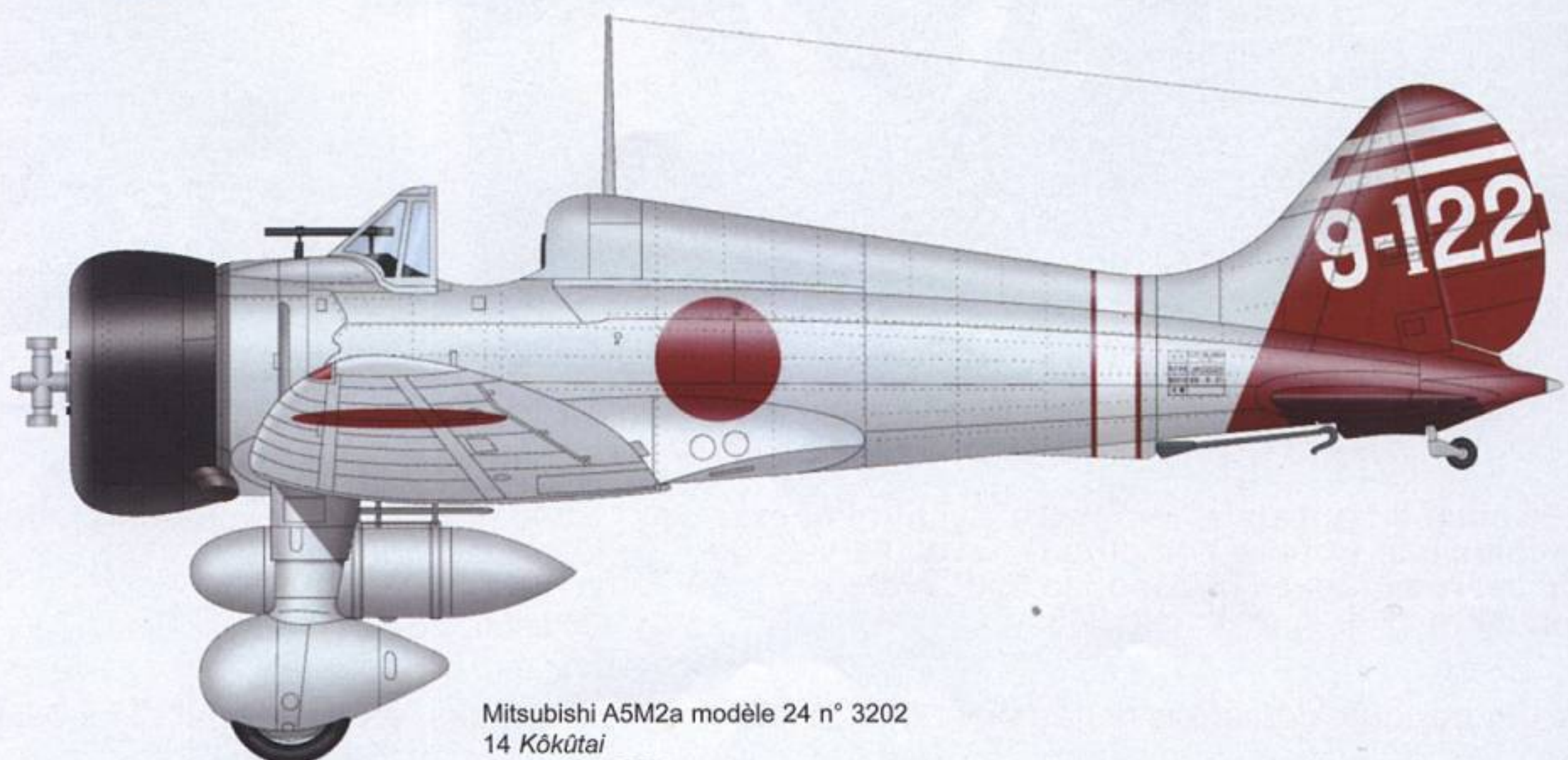
Tchin est crédité d'une autre victoire, toujours à bord de son Hawk 2802 contre les G3M de la marine japonaise le 27 septembre 1937 dans la région de Canton. Son escadron est transformé sur Gloster Gladiator au début de 1938. À bord de l'un d'eux, il descend un E8N le 31 mai 1938 après une attaque qui dure près de 30 minutes. L'épave du E8N, avec les deux membres d'équipage tués, est retrouvée plus tard à 20 km au nord de Tchen Jia-Ying



Curtiss Hawk II n° 2802
28^{ème} escadron de chasse (5^{ème} groupe)
Lieutenant Arthur Tchui Chui-Tin
Nankin, août 1937.



Gloster Gladiator Mk. I n° 2809
28^{ème} escadron de chasse (5^{ème} groupe)
Lieutenant Arthur Tchui Chui-Tin
Canton, août 1938.



Mitsubishi A5M2a modèle 24 n° 3202
14 Kōkūtai
Anning fin 1939.

(province d'Anhui). C'est la première victoire qui comporte tous les éléments nécessaires pour une homologation sérieuse.

Le 1^{er} juin 1938, Tchou est promu capitaine et prend le commandement du 28^{ème} escadron de chasse. Il remporte une autre victoire le 16 juin sur un Ki.21 de l'aviation de l'armée japonaise lors d'un raid sur Canton. Le 3 août, il obtient deux victoires, toutes deux contre des A5M. À 7h40, le système de veille chinois détecte une formation de 18 bombardiers G3M bénéficiant d'une escorte de plus de soixante-dix chasseurs. Cette formation se dirige sur Hangzhou. Les Chinois font décoller 52 chasseurs dont 20 I-15, 13 I-16, 11 Gladiator et 7 Hawk III qui volent en quatre groupes en direction des avions japonais. Tchou mène son escadron à bord de son Gladiator 2802. Les Gladiator montent à 12 000 pieds et découvrent sur leur gauche un groupe de trente chasseurs A5M qui volent plus haut qu'eux. Tchou ordonne alors d'aller les intercepter, mais les Japonais les ont vus également et ils plongent sur les Chinois. Un combat tournoyant s'engage aussitôt. Tchou doit tirer d'affaire son équipier en mauvaise posture. Un A5M s'est glissé dans la queue de l'avion de son allié, Fan Hsin-min, qui pilote le Gladiator 2805. Avant que Tchou puisse porter le coup de grâce, il est lui-même victime d'une attaque d'un A5M. Le tir du pilote japonais est précis puisque Tchou peut entendre quelques impacts de balles ricocher sur la plaque de blindage de son siège. Cette plaque de blindage lui a sûrement sauvé la vie. Instinctivement, il a viré serré pour échapper à l'attaque, mais son Gladiator est cependant endommagé. Dans les minutes qui suivent, il subit l'attaque de trois autres A5M. Touché à plusieurs reprises, son avion devient presque incontrôlable. Là, lui passe une idée folle par la tête. Se sachant perdu, il veut entraîner dans sa chute l'un de ses adversaires. C'est alors que l'un des A5M, qui vient de terminer sa passe de tir, commence sa montée en chandelle. Tchou n'hésite pas, renverse sa machine et percute le A5M. Le nez et l'aile droite de son Gladiator broient la queue du A5M qui pique vers le sol. Tchou, dont la tête est ballottée par le Gladiator qui tombe en vrille, a beaucoup de mal à s'extraire de son avion mais y parvient finalement et se retrouve suspendu aux bretelles de son parachute. Ramené au terrain, il est transporté à l'infirmerie où le

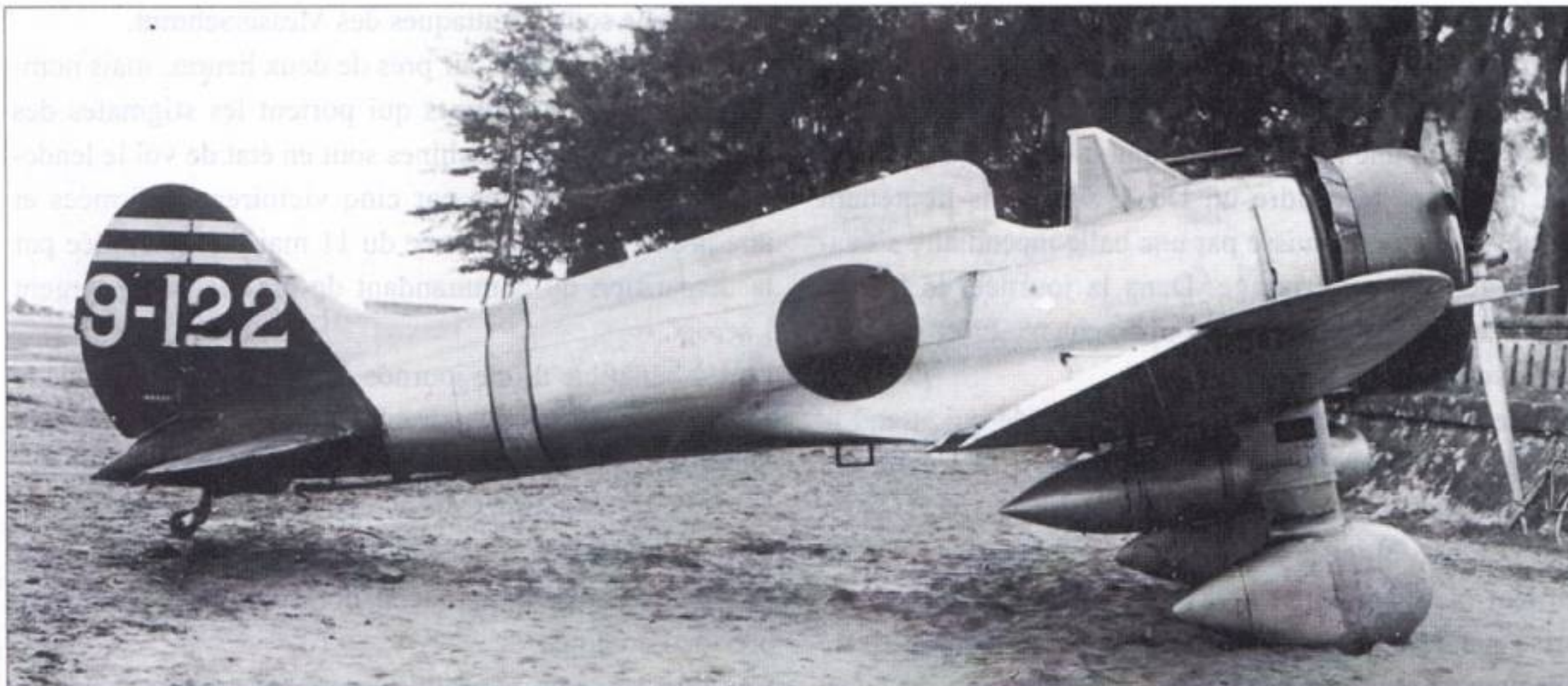
général Chenault lui rend visite.

Tchou est promu commandant le 1^{er} décembre 1938 et vingt jours plus tard, commandant en second du 3^{ème} groupe de chasse. Il continue à lutter contre l'envahisseur japonais tout au long de l'année 1939, mais doit attendre le mois de décembre de la même année pour être de nouveau victorieux. Le 27 de ce mois-là, alors qu'il escorte des SB-2 pilotés par des volontaires soviétiques, lui et deux autres pilotes sont attaqués par des A5M de la marine japonaise. Dans le combat furieux qui suit, il parvient à abattre deux chasseurs nippons et partage la destruction d'un troisième. Cependant, les trois chasseurs chinois sont abattus, l'un après l'autre. Tchou est descendu alors qu'il est en train de tirer sur un A5M. Il parvient à regagner les lignes chinoises avant d'évacuer son appareil. Gravement brûlé aux mains et au visage, Tchou ne volera plus et passera le reste de la guerre dans différents hôpitaux militaires. En 1941, il se trouve à Hong Kong, où il est fait prisonnier par les Japonais. Il s'évade par la suite et est rapatrié aux États-Unis pour recevoir un traitement médical plus poussé. Il est démobilisé de l'armée de l'Air chinoise le 1^{er} mars 1945. Son palmarès final s'établit entre 6 et 8 victoires officielles, bien que certaines victoires aient été homologuées sans véritable preuve. On lui attribue aussi 2 avions et demi endommagés en combat aérien.

LE PALMARÈS DE TCHOU

Date	Type	Sort	Lieu	Avion piloté
16.08.37	G3M	C	Lac Taï	Hawk II
27.09.37	G3M	NC	Canton	Hawk II
31.05.38	E8N	C	Kwangxi	Gladiator
16.06.38	Ki.21	C	Canton	Gladiator
	Bomb.	E	Canton	
03.08.38	A5M	C	Houpei	Gladiator
	A5M	E	Houpei	
02.11.39	Type 97	E	Kwangxi	Gladiator
? .12.39	?	C	Kwangxi	Gladiator
27.12.39	A5M	C	Kwangxi	Gladiator
	A5M	C	Kwangxi	
	A5M	C/P	Kwangxi	

Légendes : C = victoire confirmée; C/P = victoire confirmée en participation; NC = victoire non confirmée; E = endommagé.



Un Mitsubishi A5M2a modèle 24 de la 14 Kōkūtai, basée à Anning fin 1939. C'est par un « Claude » de cette flottille que Tchou sera descendu en combat le 27 décembre 1939. (Archives Aéro-Journal)

La chasse française 1939 - 1945 (14)

Le GC I/4 (1ère partie)



Le GC I/4 est l'un des quatre groupes d'élite de la chasse française qui, à l'été 1939, reçoivent le nouveau chasseur américain Curtiss H-75A. Il sera aussi, hélas, celui qui aura le plus porté malheur à ses commandants de groupe et d'escadrille.

Le GC I/4 commence la guerre sur le petit terrain de Wez, rattaché au Groupement n° 23. Un peu éloigné de l'action, il renforce fréquemment le groupe « frère » GC II/4 à Xafféwillers, ce qui lui permet d'engranger ses deux premières victoires par un doublé du sous-lieutenant Verry. Transféré à Norrent-Fontes, en novembre, il passe sous la tutelle du Groupement n° 25 pour renforcer le dispositif aérien de la VII^e Armée. Le 1^{er} janvier 1940, il occupe Dunkerque-Mardyck comme terrain avancé. Quelques jours plus tard, le capitaine Barbier et le sergent Lemare poursuivent un Do 17 au ras des vagues depuis Douvres et parviennent à l'abattre sur la côte française. L'appareil, un Do 17S-0 du 1.(F)/ObdL est piloté par le *Leutnant der Reserve* Rosarius, qui après être sorti des geôles françaises en juin 1940, connaîtra une belle carrière avec son *Zirkus*, cette unité équipée d'avions alliés capturés. Le 2 mai, le I/4 revient à Wez.

La grande bagarre commence le 10 mai. Trois bombardiers tombent sous les balles des Curtiss. Lors d'une sortie matinale, le capitaine O'Byrne est blessé à la main par le tir d'un mitrailleur allemand. Au cours de la deuxième interception, une patrouille se joint à d'autres Curtiss du GC I/5 pour descendre un Do 17. Le sous-lieutenant Goupy, atteint à la cuisse par une balle incendiaire s'évanouit dès son atterrissage. Dans la journée, le I/4 est remis à la disposition du Groupement n° 25 et regagne Mardyck.

Ce n'est qu'un prélude à la terrible journée qui attend le groupe le lendemain, 11 mai. Vers 16h10, la totalité du groupe, soit 26 Curtiss, décolle pour tenter de dégager une colonne bloquée sur la route Anvers-Breda par un violent bombardement aérien. La tête du dispositif est prise par le commandant Heurtaut en personne. Cette mission est doublement exceptionnelle : peu de com-

mandants de groupe entraîneront leur groupe au combat en mai-juin 1940 (il y en aura quand même quelques-uns, dont certains le paieront de leur vie) et c'est l'un des rares exemples d'action d'ensemble demandée à une formation de chasse. Au-dessus de la zone, le I/4 se heurte à une puissante formation de Do 17 escortée par des Bf 109.

Dès le début de l'engagement, le commandant Heurtaut et le capitaine Gauthrin se retrouvent isolés et sont attaqués par surprise par quatre Bf 109. Tandis que Gauthrin réussit à échapper à ses assaillants, Heurtaut est atteint de plusieurs balles et, probablement tué à ses commandes, s'écrase au nord d'Anvers. La patrouille du capitaine Barbier intervient sur ces entrefaites, mais celui-ci est légèrement blessé d'une balle à la tête et doit rompre.

Le sergent Debéthune abat un 109, mais blessé, il se pose sur le ventre au retour. En fin de mission, la patrouille du sous-lieutenant Verry, qui attaque un peloton de trois He 111, est prise à partie par une dizaine de chasseurs à croix noires. Le sergent Lacroix est descendu en flammes. L'avion de Verry est criblé de balles et lui-même blessé au pied doit sauter en parachute. Recueilli par une patrouille belge, il est conduit à l'hôpital d'Anvers où il retrouve le sous-lieutenant Naudin, qui a dû se poser en catastrophe sous les attaques des Messerschmitt.

Les Curtiss ont tenu l'air près de deux heures, mais nombreux sont les survivants qui portent les stigmates des combats : seules 6 machines sont en état de vol le lendemain matin. Ponctué par cinq victoires confirmées et une probable, cette journée du 11 mai est endeuillée par la disparition du commandant de groupe et du sergent Lacroix.

Le I/4 bénéficie d'une journée et demie de répit, mais le 13 vers 18 heures, une patrouille conduite par le capitaine Delfino prend contact avec des He 111 escortés par des Bf 109. Deux bombardiers sont abattus et un 109 est compté comme probable à Delfino et au lieutenant Hirschauer; ce dernier, touché, doit se poser en campagne près de La Clinge.

Les jours suivants, le groupe assure la couverture des élé-

Trois Curtiss du GC I/4 survolent les côtes sénégalaises, fin 1941.

En tête, le n° 319 du commandant de la 2^{ème} escadrille, le capitaine Viguière.
(Archives Aéro-Journal)

ments de la VII^e Armée et du port d'Anvers. Quelques accrochages ne donnent aucun résultat.

Le 17 mai est une journée plus fertile en incidents. Lors d'une escorte de Vought 156F de l'Aéronautique navale, le lieutenant Stiquel descend un avion supposé ennemi entre Ostende et Bruges : « *Le sergent-chef Cartier n'a pas tiré, croyant avoir affaire à un Blenheim, l'avion ayant un rond blanc sur le fuselage; au retour, en étudiant le carnet de silhouettes, le sergent-chef Cartier a formellement reconnu un Heinkel 111 (d'après l'attache du plan)* ». Malheureusement, la première impression de Cartier était la bonne... il s'agissait bien d'un Blenheim.

Dans l'après-midi, 8 Curtiss sont surpris par une large formation de Bf 109. L'attaque fait des dégâts : le sergent Bompain saute en parachute, le lieutenant Hirschauer est blessé au pied et doit évacuer son avion en feu et le sergent-chef Cartier se pose sur le ventre à Mardyck. Mais, quatre 109 sont crédités aux pilotes français, dont un atterrit dans les lignes françaises avec à son bord un pilote qui avouera s'être posé à bout de force.

Hirschauer ne rejoindra qu'après l'armistice et Bompain sera fait prisonnier avec l'échelon roulant.

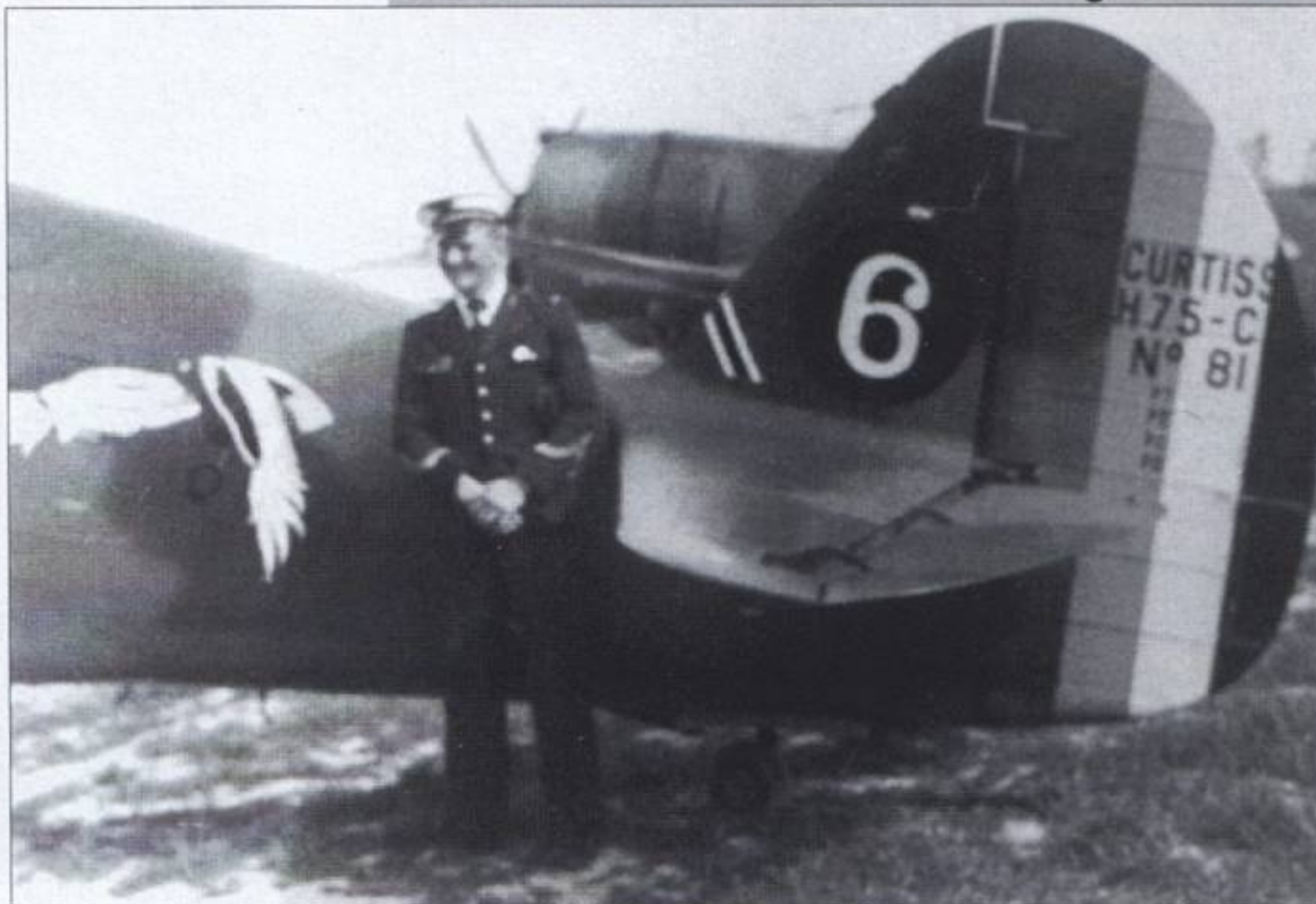
Les jours suivants, le I/4 couvre l'évacuation de ce qui reste de la VII^e Armée. Devant la menace allemande, le I/4 est déplacé en toute hâte en région parisienne le 20 mai. Mais, il est déjà bien tard pour l'échelon roulant. En effet, celui-ci bloqué dans les encombrements provoqués par les convois de réfugiés et les bombardements allemands, est fait prisonnier le 23.

La tâche du I/4 va s'en trouver compliquée, car la reconstitution du personnel technique ne se fera que lentement et partiellement. À son arrivée à Villacoublay, le groupe est affecté au Groupement n° 21 du général Pinsard, mais travaille en fait sous l'autorité du Groupement n° 23 en protection de la I^e Armée dans le secteur Arras-Cambrai.

Le 20 mai, dans l'après-midi, une patrouille double se heurte à des Bf 109. Le sergent Forzy, en mauvaise posture, est dégagé par l'intervention opportune de l'adjudant Dagbert et de sous-lieutenant Milbeau; cependant, Forzy, blessé, doit se poser dans les lignes ennemies.

Le 26 mai, tout l'effectif disponible du groupe, soit... 5 Curtiss, participe à une couverture sur zone de deux Potez 63.11 (en compagnie du GC III/1).

« *Au décollage, le rassemblement se fait au-dessus du terrain du Plessis-Belleville, d'où le dispositif part vers son itinéraire. À 25 km nord-ouest de Péronne, les Morane 406 composant le dispositif moyen sont attaqués par une forte patrouille de Me 109. La patrouille de l'adjudant Hottelier passe à l'attaque pour dégager les Morane; les Me 109 rompent en prenant de l'altitude et reviennent à l'attaque. C'est la mêlée générale. Le lieutenant Guillaume aperçoit alors l'un des Curtiss dégageant une fumée bleue, pris en chasse par un Me 109; il veut le dégager mais voit des rafales traçantes passer au-dessus de son capot. Il vire et engage le combat avec un Me 109 qui l'avait pris en chasse. Au cours du combat tournoyant le Me 109 essaye de se dégager par une chandelle; le lieutenant Guillaume le suit, le tire. À ce moment, il voit le pilote du Me 109 sauter en parachute (confirmé par le lieutenant Weis à son atterrissage avant le lieutenant Guillaume). Pris à partie par un*



autre Me 109, le lieutenant Guillaume engage le combat, mais le Me 109 pique et part en rase-mottes; il entend alors en phonie le lieutenant Weis commander 'Rassemblement des B derrière les amis'. Les Curtiss se rassemblent à quatre; l'un d'eux manque à l'appel. À peine regroupés, ils sont attaqués par une quinzaine de Me 109. Le lieutenant Guillaume engage un combat tournoyant avec l'un d'eux; au septième ou huitième tour, il réussit à placer une rafale. Le Me 109 passe sur le dos et pique à la verticale, suivi par le lieutenant Guillaume. près du sol, le Me 109 repart en chandelle, amorce un looping pour essayer probablement de reprendre le Curtiss en chasse, mais celui-ci esquivé par la même manœuvre et réussit à se placer à nouveau dans la queue de son adversaire. Il le tire et le voit s'écraser au sol dans un petit pays entouré d'étangs qu'il ne peut situer, se trouvant à ce moment complètement égaré; il met le cap à l'est pendant quelques minutes, toujours en vol rasant, puis cap au sud et il arrive à Meaux ».

Mais au retour à Villacoublay, il en manque trois pilotes à l'appel : le lieutenant Stiquel, dont le corps ne sera retrouvé qu'en 1942, l'adjudant Hottelier et le sergent-chef Bès, blessés et faits prisonniers. Ces deux derniers pilotes revendiquent chacun un 109, mais ces victoires ne seront jamais homologuées faute de preuves.

Au soir du 26 mai, le I/4 est réduit à vingt-deux pilotes valides. Cette chute des effectifs, couplée à l'absence de personnel technique, contraint le groupe à réduire son activité jusqu'au 1^{er} juin.

Ce jour-là, le I/4 s'installe à Evreux-Fauville sous les ordres du Sous-groupement n° 42 pour assurer la couverture de la Basse Seine en coopération avec les GC II/10 et III/10. Ce n'est, en fait, que le 5 juin que le I/4 retrouve la grande bagarre.

Dès 07h30, 15 Curtiss, qui escortent des Breguet 693, livrent un violent combat à quinze Bf 109 et He 112 (*sic*). Six Bf 109 et un He 112 (*re-sic*) sont revendiqués, plus un huitième probable au cours de l'engagement qui s'étend d'Eu à Amiens. Isolé au milieu de sept chasseurs allemands, le lieutenant Meyzonnier est abattu et tué.

Nouveau combat dans la soirée du 6 juin, lors d'une escorte d'un Potez 63.11. Cinq Bf 109 tombent sous les balles françaises (plus trois probablement). Mais, ce

Le sergent-chef Charles Dagbert devant son Curtiss, lors de la cérémonie du 14 juillet 1939 à Reims. (Photo C. Dagbert)

Chasse française



Photo de famille, fin août 1940, de gauche à droite : Lt Trémolo, Lt de Pins, Lt de Lespinay, Cne O'Byrne, Lt Tardy de Montravel, Cdt Fanneau de La Horie, Cne Loeuillet, Lt Thomas, Lt Fabry, Lt Rupied et Lt Chapuy. (Photo A. Gauthrin)

combat a fait des dégâts : cinq Curtiss sont détruits, mais deux pilotes sont tués. Le sous-lieutenant de La Taille-Trétinville a évacué son avion, mais son parachute ne s'est pas ouvert. Le lieutenant Audemard d'Alençon a été tué aux commandes de son Curtiss qui s'est écrasé près d'Horvillers (Somme). Un troisième pilote est porté disparu, le lieutenant Weis, dont on ne retrouvera jamais le corps, malgré les efforts de Mme L'Herbier-Montagnon. Le 7 juin, le terrain est victime d'une attaque de six Bf 109 qui détruisent et endommagent plusieurs Curtiss. Son potentiel encore amenuisé, le I/4 doit être renforcé par des détachements du I/5 pour assurer ses missions.

Ci-dessous :

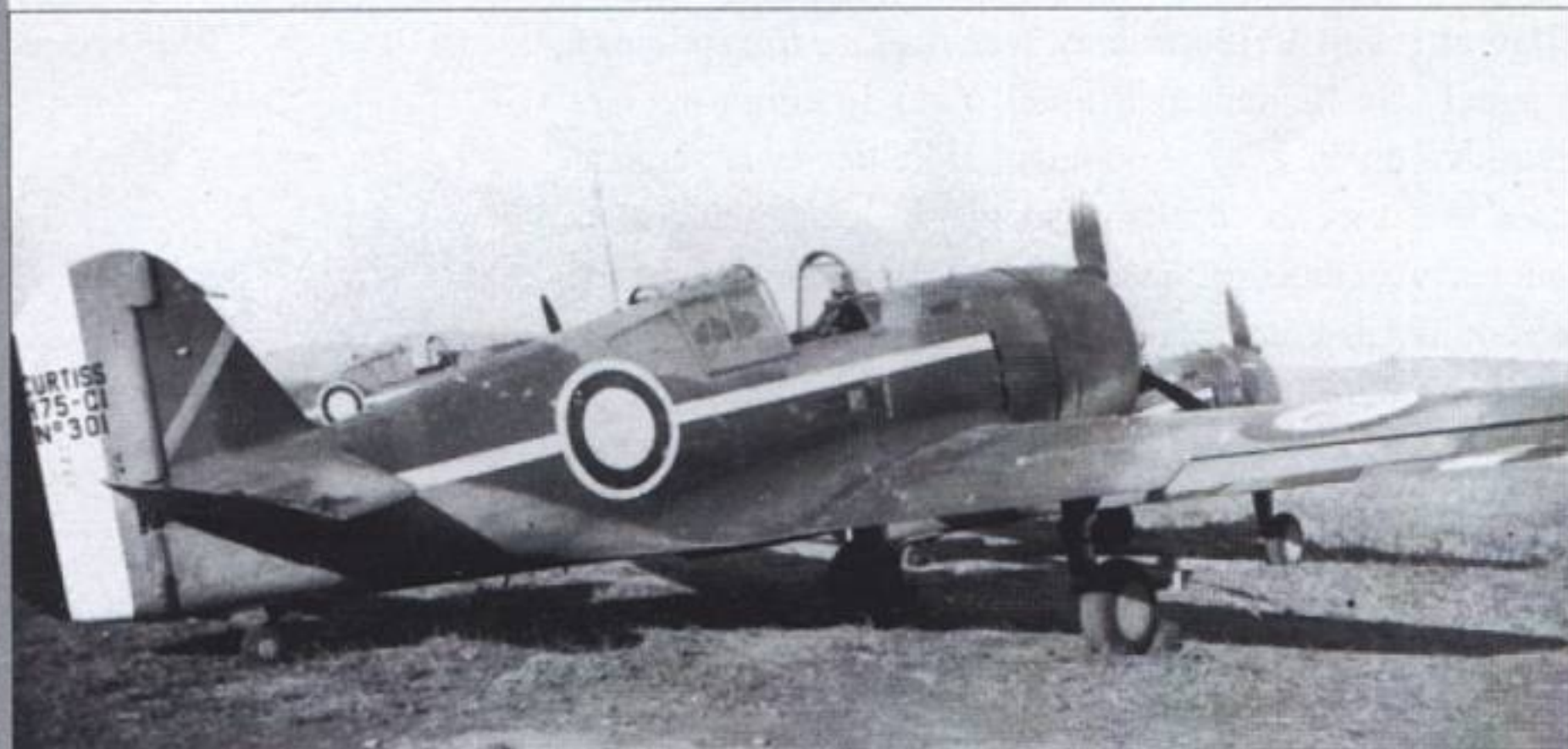
le Curtiss H-75A n° 301 du capitaine O'Byrne, commandant la 1^{ère} escadrille, peu après l'arrivée à Dakar.

(Collection J. Mutin)

En bas :

le Curtiss H-75A n° 137 du capitaine Gauthrin, adjoint du commandant de groupe, en transit à Atar, le 16 juillet 1940.

(Photo A. Gauthrin)



Fauville est à nouveau l'objet de l'attention de la Luftwaffe à l'aube du 10 juin et le I/4 doit être replié sur Droisy. Ce n'est que le début d'une longue retraite qui conduit progressivement le I/4 jusqu'à Perpignan, le 17 juin.

Entre-temps, le groupe a perdu deux nouveaux pilotes, le sous-lieutenant Blondeau tué dans un accident lors de son premier vol le 14 juin et le sergent Keller, abattu dans des circonstances

encore mal élucidées (probablement par la DCA française), le lendemain.

Le 18 juin à l'aube, les 17 Curtiss disponibles s'envolent pour l'Algérie et se posent à Oran.

À la suite de l'attaque britannique contre Dakar, le 7 juillet 1940, le GC I/4 est pressenti pour renforcer les défenses de l'AOF. Dix-neuf Curtiss s'installent le 17 juillet sur la base de Dakar-Ouakam.

Le I/4 est engagé contre les appareils de la Royal Navy lors de l'opération « Menace », du 23 au 26 septembre 1940. Le groupe revendique 5 victoires à cette occasion pour la perte de l'aspirant Duval, dans des circonstances encore obscures.

Le général Gama, commandant l'Air en AOF, quelque peu irrité par le relâchement de la discipline, expédie le I/4 au fin fond de la brousse, à Gao, entre novembre 1940 et janvier 1941 ! Mais, en fait, les rencontres avec l'aviation britannique se feront rares et consisteront surtout en l'interception d'appareils en vols de convoiage.

Le 12 août, un Wellington tombe victime d'une patrouille menée par le commandant Delfino.

Le 13 août, les lieutenants Rupied et Thomas s'en prennent à un Wellington qu'ils abattent à 30 milles au sud de Dakar. Touché par le mitrailleur arrière, Thomas doit sauter en parachute. Malheureusement, dans son affolement, son équipier, dont la radio est tombée en panne oublie de relever sa position. Les recherches pour retrouver Thomas demeureront vaines.

Un peu plus tard dans la journée, trois autres pilotes courent derrière un second Wellington, s'égarent et tombent en panne d'essence. Bilan : trois Curtiss détruits, deux nez cassés et les félicitations de l'état-major !

La seule autre distraction des pilotes du I/4 est l'arrivée inopinée d'un Fairey Fulmar, le 27 mars 1941. L'équipage du N° 800 Squadron, qui a confondu la piste de Ouakam avec celle de Bathurst, est fait prisonnier. Le Fulmar, repeint aux couleurs françaises, servira pendant quelque temps à l'entraînement des pilotes avant d'être mis hors d'état stupidement (l'hélice, mal remontée, a été saisie d'une brutale envie d'indépendance...).

Avec le débarquement des Anglo-Américains en Afrique du Nord, la vie du personnel du I/4 va être quelque peu bousculée. Nous en parlerons dans le prochain numéro.

Les insignes du GC I/4 :
1^{ère} escadrille, SPA 95 : martinet en vol sur oriflamme.
2^{ème} escadrille, SPA 153 : gypaete égyptien.



Curtiss H-75A n° 85 (X-884)
GC I/4 2^{ème} escadrille
Sergent-chef Joannès Cucumel
Reims, 14 juillet 1939.



Curtiss H-75A n° 99 (X-898)
GC I/4 2^{ème} escadrille
Sergent Georges Lemare
Dunkerque-Mardyck, printemps 1940.



Curtiss H-75A n° 77 (X-876)
GC I/4 1^{ère} escadrille
Sergent-chef Charles Debéthune
Dunkerque-Mardyck, 11 mai 1940.



Curtiss H-75A n° 275
GC I/4 1^{ère} escadrille
Dakar-Ouakam, 1942.



Le GC I/4 (sept. 39 - nov. 42)

MATÉRIEL

Curtiss H-75A

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Heurtaut - 11.05.40
Cne Gauthrin (pi) 12.05.40 - 14.05.40
Cdt de Saint-Albin 15.05.40 - 12.06.40
Cdt de La Horie 13.06.40 - 19.05.41
Cdt Stehlin 20.05.41 - 11.12.42

Commandant 1^{ère} escadrille

Cne O'Byrne - 10.05.40
Lt Hirschauer 11.05.40 - 16.05.40
Lt Guillaume 17.05.40 - 20.06.40
Cne O'Byrne 21.06.40 - 11.40
Cne Arnaud 11.40 - 05.02.41
Lt de Montravail 06.02.41 - 22.06.42
Lt Maurin 23.06.42 - 10.01.44

Commandant 2^{ème} escadrille

Cne Barbier - 10.06.40
Lt de Montravail 11.06.40 - 20.11.40
Cne Vigulier 21.11.40 - 22.06.42
Cne Delfino 23.06.42 - 26.07.43

VICTOIRES

Drôle de Guerre : 4
Campagne de France : 31,5
AA de l'armistice : 7

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 10
(Cdt Heurtaut, Sgt Lacroix, 11.05.40 - Lt Stiquel, 26.05.40 - Lt Meyzonier, 05.06.40 - Lt Audemard d'Alençon, S/Lt de La Taille-Trétinville, Lt Weis, 06.06.40 - Sgt Keller, 15.06.40 - Asp Duval, 25.09.40 - Lt Thomas, 13.08.42)

Prisonniers

4
(Sgt Forzy, 20.05.40 - Sgt Bompain, 23.05.40 - Adj Hottelier, S/C Bès, 26.05.40)

TERRAINS

27.08.39 Wez-Thuisy (51)
11.11.39 Norrent-Fontes (62)
01.01.40 Dunkerque-Mardyck (59)
02.05.40 Wez-Thuisy (51)

10.05.40 Dunkerque-Mardyck (59)
21.05.40 Villacoublay (78)
01.06.40 Evreux-Fauville (27)
10.06.40 Droisy-Nonancourt (28)
11.06.40 Chartres (28)
13.06.40 Châteauroux-La Martinerie (36)
16.06.40 Châteauroux-La Champenoise (36)
17.06.40 Perpignan-La Salanque (66)
18.06.40 Oran-La Sénia (Alg.)
22.06.40 Meknès (Maroc)
14.07.40 Marrakech (Maroc)
17.07.40 Dakar-Ouakam (Sénégal)
16.11.40 Gao (Sénégal)
16.11.40 Segou (Sénégal)
22.01.41 Dakar-Ouakam (Sénégal)
11.05.42 Dakar-lac Tamna (Sénégal)
20.06.42 Dakar-Ouakam (Sénégal)

VICTOIRES

25.09.39 S/Lt Verry Bf 109 Bienwald (D)
S/Lt Verry Bf 109 Bienwald (D)
22.11.39 Lt Weis He 111 Gravelines (59)
Lt Hirschauer
13.01.40 Cne Barbier Do 17 Calais (62)
Sgt Lemare
10.05.40 Adj Hottelier He 111 Neufchâteau (B)
Sgt Joire
Sgt Bompain
S/C Bès Do 17 Minaucourt (51)
Sgt Lacroix
GC I/5
S/C Cucumel Do 17 Buzancy (08)
S/Lt Milbeau
Sgt Forzy
11.05.40 S/C Debéthune Bf 109 Canal Anvers (B)
A/C Kesse Bf 109 Canal Anvers (B)
Lt Hirschauer He 111 Halle (B)
Cne Delfino
Lt Guillaume
A/C Kesse
A/C Feuillat
Lt Meyzonier
Lt de Montravail
Cne Gauthrin
S/C Cucumel Bf 109 Anvers (B)
S/C Cucumel He 111 Anvers (B)
13.05.40 Adj Hottelier He 111 Rosendaal (NL)
Lt Weis
Sgt Joire
Lt Hirschauer Bf 109 La Clinge (B)

17.05.40 Sgt Joire He 111 Middelburg (NL)
Adj Hottelier Bf 109 Nd-Beveland (NL)
Lt Guillaume Bf 109 Nd-Beveland (NL)
Sgt Joire Bf 109 Middelburg (NL)
Lt Hirschauer Bf 109 Anvers (B)
Lt Guillaume
Sgt Bompain
Adj Hottelier
Sgt Joire
S/C Bès
Lt Stiquel
Sgt Cartier
Sgt Collart
22.05.40 Adj Hottelier Do 17 Somme (80)
25.05.40 Lt Weis Do 17 Amiens (80)
26.05.40 Lt Guillaume Bf 109 Péronne (80)
Lt Guillaume Bf 109 Péronne (80)
05.06.40 Cne Barbier Bf 109 Forêt d'Eu (27)
Lt d'Alençon
Lt de Montravail Bf 109 Forêt d'Eu (27)
Lt Guillaume
A/C Feuillat Bf 109 Amiens (80)
A/C Feuillat He 112 Amiens (80)
S/Lt de La Taille Bf 109 Amiens (80)
Adj Dagbert Bf 109 Amiens (80)
Sgt Collart
Sgt Collart Bf 109 Amiens (80)
Lt Burda
Sgt Keller
06.06.40 Cne Barbier Hs 126 Preuseville (76)
Sgt Keller
Adj Dagbert Bf 109 Ferrières (60)
Adj Dagbert Bf 109 Ferrières (60)
S/Lt Milbeau Bf 109 Ferrières (60)
Lt Guillaume Bf 109 Ferrières (60)
Lt Burda Bf 109 Ferrières (60)
24.09.40 A/C Baillet Swordfish Dakar (Sén.)
A/C Baillet Swordfish Dakar (Sén.)
Sgt Lemare Swordfish Dakar (Sén.)
25.09.40 Cne O'Byrne Swordfish Dakar (Sén.)
Cne Gauthrin
Lt Minot
Cdt La Horie Walrus Dakar (Sén.)
12.08.42 Cdt Delfino Wellington Dakar (Sén.)
Lt Minot
Lt Husson
13.08.42 Lt Rupied Wellington Dakar (Sén.)
Lt Thomas

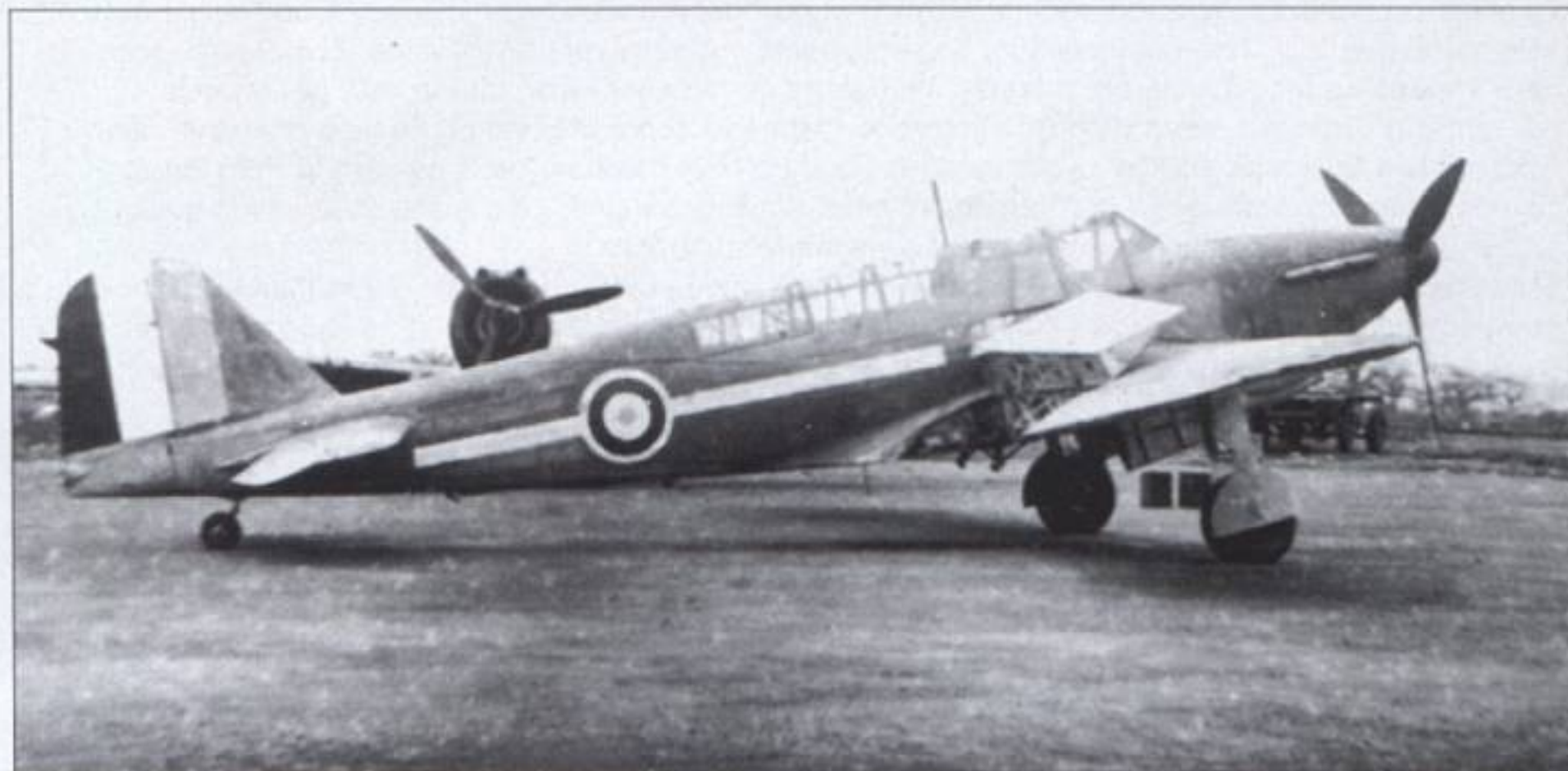
(suite au prochain numéro)

Ci-contre :

le 27 mars 1941, à la suite d'une erreur de navigation, un Fulmar du N° 800 Squadron parti du porte-avions Furious prend la piste de Dakar-Ouakam pour celle de Bathurst. L'avion intact tombe aux mains des Français, ainsi que l'équipage (Sub-Lieutenant Wheatley et Petty Officer Hodgetts) qui est fait prisonnier.

Repeint aux couleurs françaises, il permet aux pilotes du GC I/4 d'engranger quelques heures de vol supplémentaires, jusqu'au jour où, au point fixe, l'hélice mal fixée se désolidarise de son arbre...

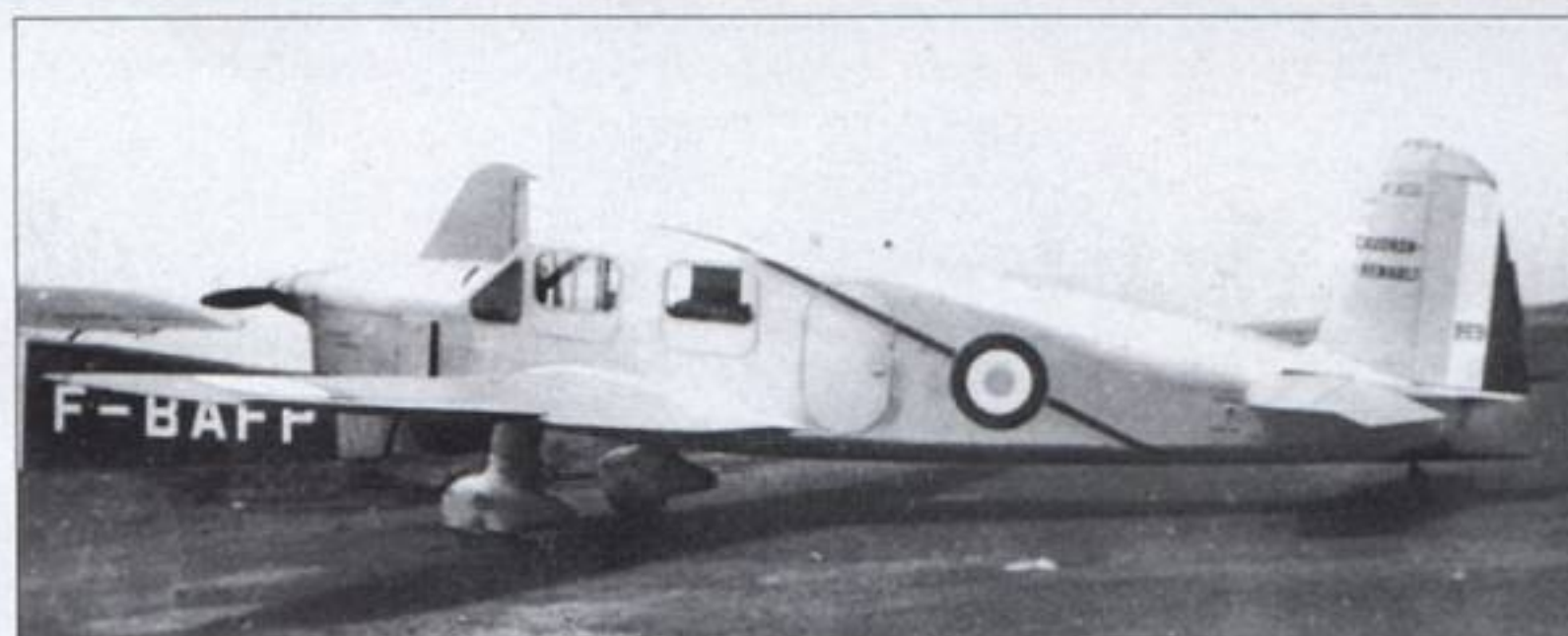
(Collection J. Mutin)



Ci-contre :

le Caudron Simoun n° 239 utilisé par le GC I/4 pour les liaisons. L'appareil porte la bande bicolore de l'état-major du groupe.

(Collection J. Mutin)





L'homme qui a vu l'homme qui a vu... la bombe en bois

J'ai apprécié la note de mise au point de la rédaction en page 56 du N° 13. Effectivement, dans une guerre les éclats de bombes sont plus efficaces que les éclats de rire et il était bon de couper les ailes à ce fameux canard des « bombes au ciment (ou en bois) larguées sur des aérodromes factices ». J'ai été par contre intéressé de lire que cette fable aurait déjà été colportée dès 1940. Je la croyais pourtant limitée au seul secteur Belgique/Nord de la France à partir de 1942 (époque à laquelle la Luftwaffe intensifia la création d'aérodromes et développa le principe de la *Scheinflugplatz*, ce leurre bien visible et éclairé « doublant » les véritables aérodromes). Mais il est également probable que le sergent mécanicien confondit les dates dans ses souvenirs et qu'il data de 1940 une anecdote postérieure... Qui pourrait le dire ?

En ce qui concerne l'origine de cette histoire rocambolesque, M. André Nève de Lessines (co-auteur d'une histoire de l'aérodrome de Chièvres) donne un début d'explication. Sur ces aérodromes factices étaient placés non seulement de faux appareils, mais également des « bombes » (en bois, en ciment...). Selon M. Nève, lors d'un bombardement d'une « fausse » plaine d'aviation, une ou plusieurs bombes factices furent déplacées par le souffle des explosions et projetées un peu partout. Des civils riverains de l'« aérodrome », trouvant ces leurres dans leur jardin, pensèrent de bonne foi qu'il s'agissait là des projectiles largués par les avions et trouvèrent la plaisanterie excellente. C'est une explication plausible pour ce mythe répété par beaucoup de personnes qui n'ont jamais été témoins directs des faits mais qui ont entendu untel ou untel digne de foi, etc....

J-L. Roba (Belgique)

Special Duties

Fin 45 ou début 46, en souvenir des missions secrètes effectuées sur la France durant la guerre, les Anglais avaient fait don à la France d'un Lysander. L'appareil fut exposé quelque temps au Musée de l'Armée (qui devait se trouver alors aux Invalides).

Or, c'est l'époque du début de la Guerre froide et du rideau de fer entre l'Europe Occidentale et le bloc soviétique, d'où l'idée de continuer de semblables missions vers les pays de l'Est. Par manque, dans l'armée de l'Air, d'appareils adaptés à ce genre de mission, on se tourne vers ce Lysander qui, par chance, dispose encore d'un bon potentiel. L'appareil reprend donc du service depuis la zone d'occupation française en Allemagne vers les pays de l'Est proches (certainement la Pologne et la Tchécoslovaquie). Mais, arrivé au bout du potentiel, sans rechanges, il est laissé à l'abandon quelque part en Allemagne pour finir par disparaître sans laisser de traces.

Quel était son *serial* ? Je me souviens d'avoir vu une vague photo dans une revue (laquelle ?) lors de son exposition au Musée de l'Armée. Le dommage, c'est que ce « petit morceau d'histoire » ne nous a pas permis d'avoir cette « bête » un peu particulière au... Musée de l'Air !

G. Fruchart (Pyrénées Atlantiques)

Selon les archives d'Air Britain, il s'agit du V9614, un Lysander Mk. IIISD (Special Duties), en effet donné par la RAF à l'armée de l'Air en novembre 1945. Même si la Guerre froide n'était pas encore ouverte entre les deux blocs, il n'était pas inintéressant d'aller voir ce qui se passait chez nos voisins. L'appareil fut affecté à l'ELA 56 Indochine (future Vaucluse), unité installée à Persan-Beaumont (au nord-ouest de Paris) sous les ordres du commandant Christienne, dont « l'emploi, la formation et l'entraînement des équipages dépendent de Monsieur le Directeur général du SDECE ». Ça veut tout dire ! Sa dotation initiale (en mai 45) comprenait 10 Ju 52, 2 C-47, 1 NC.701, 1 NC.702, 2 Dominie et 1 Crique. Et, en effet, dans le livre de marche, on relève un certain nombre de vols en direction des pays de l'Est, mais aussi des Balkans – sans grand détail, est-il besoin de préciser.



Photographié lors d'une exposition à Paris en 1946, ce Lysander qui porte le numéro de série T1503, a remplacé au musée de l'Armée le V9614 utilisé à des fins moins statiques. (Collection J. Mutin)

Sabôtage !

J'ai parcouru l'article du mécano 39-40; il voit des sabotages partout cet homme. Il serait temps un jour de faire un sort à cette légende qui arrange pas mal de monde. Les défaillances indiquées, je les connais assez bien (ayant été responsable de circuit carburant sur avion) : les réglages des pointeaux autorisant le passage du carburant sont très sensibles, idem pour le montage à l'envers des segments.

Je pense que tout ceci traduit plus la hâte avec laquelle les avions ont été livrés sans procédures de réception minimales. Des D.520 plein les hangars, certainement, mais aptes à voler, c'est à voir !

A. Euprosine (Essonne)

Nous n'avons pas souhaité apporter de commentaires aux mémoires de Georges Duvoid (à une exception près, voir lettre ci-contre) qui ont été livrées « brutes de décoffrage ».

Si des sabotages ont été établis d'une manière incontestable, l'ampleur qui a été donnée à de tels actes isolés est en effet excessive. C'est comme l'action de la fameuse Cinquième colonne...

La défaite de 1940 trouve suffisamment d'autres explications autrement plus convaincantes.

Le P-40 décompressé

Dans l'article « Le P-40 Airacobra au combat » paru dans le n° 13, il est fait mention d'un problème lié à l'absence de régulation de pression délivrée par le turbocompresseur.

Le terme « turbocompresseur » me semble inapproprié dans ce cas : aucun P-39 de série ne fut équipé de turbocompresseur, seule la première version expérimentale XP-39 en fut pourvue. Pour diverses raisons techniques (Allison), économiques (Bell) et politiques (USAAC), il fut retiré au détriment des performances de l'avion, ce qui eut un impact déterminant et négatif sur le rôle que l'appareil fut ensuite capable de tenir. Quelles que soient les versions, et en particulier les P-39C, P-39D, P-40 équipés de moteurs Allison modèle E4 (V-1710-35), le P-39 n'était pourvu que d'un compresseur simple étage entraîné mécaniquement (*gear driven single-stage supercharger*), et non pas d'un turbocompresseur. Son successeur, le P-63, en fut par contre équipé (*hydraulic driven turbosupercharger*).

O. Bediot (Jura)

Nacht und Nebel

Dans le dernier numéro, p. 66, Christopher Shores revenait sur le duel aérien qui opposa six Blenheim Mk. IF du N° 600 Squadron à douze Bf 110 du I./ZG 1, le 10 mai 1940, et précisait que Werner Streib, futur as de la *Nachtjagd* avec 65 victoires nocturnes, abattit ici son seul et unique avion de jour.

En me référant à l'ouvrage d'Osprey – ceux qui sont publiés en kiosque actuellement en français – sur les as de la chasse de nuit, on lit p. 61 dans le tableau des *Experten* que Streib a remporté 65 victoires nocturnes et trois diurnes.

Qu'en est-il ?

S. Mantoux (Saône-et-Loire)

Sauf erreur de notre part, et confirmation trouvée dans le livre sur les Ritterkreuzträger d'Obermaier, Streib n'aurait remporté qu'une seule et unique victoire diurne.

Messieurs les experts de la Luftwaffe, à vos plumes !

Un D.520 à restaurer

René Vannier, membre actif de l'ANAMTAN à Rochefort, tente de restaurer le Dewoitine D.520 n° 650 et demande l'aide de tout lecteur susceptible de lui apporter des informations précises sur la carrière de cet appareil, afin de réaliser un tableau de présentation.

Contactez directement :

René Vannier, 41 rue du Grand Village, L'Ermitage, St Nazaire-sur-Charente, 17780 Soubise.

Une autre campagne de Russie

J'avais prévu de vous envoyer un courrier en réaction à l'article intitulé *Désastre en Russie* paru dans le numéro 11, mais M. Roba m'a devancé et sa lettre, dont je partage toutes les remarques, a été publiée dans le numéro 12. Toutefois, je souhaiterais apporter encore quelques commentaires à la fois vis-à-vis de cet article et de la rubrique *Reçu 5 sur 5*.

L'article de M. Stockton, dont j'apprécie par ailleurs les diverses publications précédentes, m'a laissé perplexe quant à l'affirmation partiellement vraie mais trop simpliste à mon goût, selon laquelle la Luftwaffe n'a finalement fait que réformer les vieux avions à la place des soviétiques.

Certes, de nombreux appareils considérés comme obsolètes ont été détruits, mais pas tous, loin s'en faut ! De plus, les avions dits modernes qui étaient déjà en service à l'époque, tels les MiG-3, ont eux aussi payé un lourd tribut. Les I-153 et plus particulièrement les I-16 survivants sont restés encore en service de très nombreux mois en première ou en seconde ligne après leur pseudo anéantissement en juin 1941.

D'autre part, il conviendrait d'ajouter que l'utilisation d'un matériel considéré comme dépassé (mais pas antédiluvien : à comparer I-16 contre Me 109 et Fairey Fox contre Me 109 !) par rapport à celui de l'adversaire ne suffit pas à expliquer une défaite. Il ne s'agit que d'un facteur aggravant. À cet égard, l'exemple de l'aviation finlandaise est éloquent : qu'en serait-il advenu de la Luftwaffe si les pilotes soviétiques (français et anglais du début de la guerre...) avaient été issus du même moule que les pilotes finlandais ? L'armée Rouge, affaiblie comme on le sait par les purges stalinienne et plus particulièrement les VVS, n'ont pas, à l'instar des autres forces aériennes européennes à l'exception de l'Allemagne, su mettre à jour leurs tactiques de combat ni tirer les leçons du conflit espagnol, ni mettre sur pied un syllabus d'entraînement, comme le sous-entend M. Stockton, qui aurait permis aux pilotes de retirer la quintessence de leur machine et de tirer juste. Tout se tient.

Par ailleurs, de quel poids les pertes de quelque 4 000 appareils soviétiques en juin 41 et de quelques milliers d'autres en juillet ont-elles réellement pesé ? Certes, ces chiffres sont de nature à frapper les esprits, mais encore faut-il les replacer dans leur contexte : 4 000 avions perdus, cela représente 8,5% du nombre d'appareils à vocation opérationnelle et d'entraînement en service lors du déclenchement de l'opération Barbarossa, soit 47 000 avions (non compris environ 15 000 U-2 !). Si l'on prenait en compte l'hypothèse fantaisiste que seuls des appareils de combat, soit 26 000 appareils dont 24,5% d'avions modernes, c'est-à-dire qui verront la fin du conflit (chasseurs et bombardiers, hydravions, reconnaissance et bombardiers improvisés exclus) auraient été détruits, cela représenterait un pourcentage de 15. Ce dernier chiffre est en fait pessimiste, car les Toupolev SB ou les Li-2 et U-2 de bombardement ne sont pas pris en compte. N'oublions pas que certaines unités de l'aviation à long rayon d'action ont utilisé le Li-2 en tant que bombardier, que les U-2 d'attaque ont joué un rôle non négligeable et que les Li-2 de transport seront les bienvenus pour évacuer le personnel des usines menacées.

La guerre à l'Est fait apparaître une notion d'ordre de grandeur à la fois territoriale et en matière d'effectifs. L'effort fourni est d'autant plus surprenant qu'il n'est pas proportionnel à l'immensité du pays. C'est ainsi que par exemple, la production industrielle de l'URSS avant la guerre équivalait à peine à celle de la France et de l'Allemagne réunies.

Enfin, votre affirmation selon laquelle l'emploi de bombardiers jusqu'à l'usure n'est pas novateur est très réductrice. Il faudrait imaginer, toutes proportions gardées, l'attaque des ponts du canal Albert jusqu'à épuisement total des effectifs ! Bien avant l'intervention du général Hiver, c'est la multiplication de ces attaques, peu efficaces mais constantes, qui ont petit à petit freiné l'avance allemande, la privant d'une nouvelle *Blitzkrieg* victorieuse.

Pour terminer, j'ajouterais un mot concernant l'état d'impréparation supposé de l'Union Soviétique en reprenant l'exemple du déplacement des usines d'armement vers l'Oural. Plusieurs indices laissent à penser que l'URSS se préparait à l'éventualité d'une guerre contre l'Allemagne, l'occupation des pays Baltes et d'une partie de la Pologne, entre autres territoires occupés, séparant d'autant de kilomètres les frontières de l'URSS de celles de l'agresseur potentiel. Les faits suivants proviennent des archives de M. Botquin. Ils mettent en évidence la rapidité - très étonnante pour un pays aux infrastructures si peu développées - avec laquelle les usines d'armement ont été évacuées et remises en œuvre. Une telle rapidité fut-elle seulement le fruit de la ferveur patriotique ou d'une préparation préalable ?

Les régions qui seront occupées en 1941 et 1942 n'hébergeaient pas moins de 45% de l'équivalent de la production industrielle de 1940 ; 1 523 grandes entreprises seront évacuées en 1941. Des ordres d'évacuation seront donnés dès le 23 juin, soit le lendemain de l'attaque allemande, comme à l'usine Kirov de Leningrad. La réalisation de ce vaste programme prendra environ de 4 à 6 mois. Le premier plan économique de guerre couvrant la période juillet-septembre sera ratifié par Staline le 30 juin. Sur ces 1 523 entreprises, seulement 55 seront encore à l'arrêt fin 1942, principalement par manque de personnel. La situation est moins favorable pour les grosses usines sidérurgiques : 40 sur 94 usines évacuées sont encore à l'arrêt fin 1942. Cent usines aéronautiques seront relocalisées plus à l'est. Citons à titre d'exemple l'usine de tracteurs de Kharkov, qui, évacuée à partir du 15 octobre vers l'Oural, expédiera son premier train de T-34 vers le front le 8 décembre...

Durant les six premiers mois de 1941, une moyenne mensuelle de 165 000 wagons assure le transport des usines déplacées. Ce chiffre de 165 000 wagons représente environ 2 millions de tonnes de marchandises, soit 1 500 trains par mois, soit 50 par jour.

Quelques installations seront encore déménagées en 1942 lors de l'avance allemande vers Stalingrad.

Outre des déménagements, 3 500 usines neuves seront construites, soit une moyenne de 780 usines par an, à comparer aux chiffres suivants : 860 par an durant le 3^e plan de 38 à 41, 900 durant le 2^e plan de 33 à 37, 375 durant le 1^{er} plan de 29 à 32.

Si l'URSS était incontestablement mal préparée sur un plan tactique, peut-être en fut-il tout autrement sur le plan stratégique, certaines décisions salutaires telles qu'un plan d'évacuation des usines, avaient-elles été prises en temps et en heure ?

Hugo Mambour (Nimy, Belgique)

Essais comparatifs P-39 contre Zéro

Les informations qui suivent, tirées du livre de Jim Rearden *Cracking the Zero Mystery* (Stackpole Books), et qui m'ont été transmises par Guy Alcalá, ont été recueillies lors des essais comparatifs réalisés entre un A6M2 Zéro et les principaux chasseurs américains. Le Zéro utilisé pour ces essais n'était autre que celui de Koga, récupéré intact sur le dos [l'avion, pas Koga - NDLR] aux Aléoutiennes en 1942. Remis en état, cet appareil était, aux dires du pilote d'essais Eddie Sanders, à 98% de son potentiel maximal.

En fait, ces quelques lignes sont destinées à montrer aux lecteurs d'*Aéro-Journal* que le Bell P-39, tant décrié, n'était pas un avion aussi médiocre que l'on s'est accordé à le dire.

A. Euphrosine (Essonne)

Au cours de la montée de 0 à 5 000 pieds [1 525 m], le P-39 a décollé le premier et a atteint 5 000 pieds au moment où le Zéro arrivait à 4 000 [1 220 m]. À 5 000 pieds, en partant d'une vitesse de croisière de 230 mph [386 km/h], le P-39 a laissé le Zéro sur place à l'accélération.

Au cours de la montée de 5 000 à 10 000 pieds [3 050 m], réalisée au meilleur taux ascensionnel de chaque appareil, le P-39 a atteint 10 000 pieds environ six secondes avant le Zéro. À cette altitude, en partant d'une vitesse de croisière de 220 mph [370 km/h], l'accélération du P-39 était encore supérieure à celle du Zéro. Dans la montée à 15 000 pieds [4 575 m], les deux appareils ont conservé un taux de montée identique jusqu'à 12 500 pieds [3 800 m]. Au-dessus de cette altitude, le Zéro a grimpé plus vite que le P-39. À 15 000 pieds, en partant d'une vitesse de croisière de 210 mph [353 km/h], le P-39 a accéléré légèrement plus vite que le Zéro.

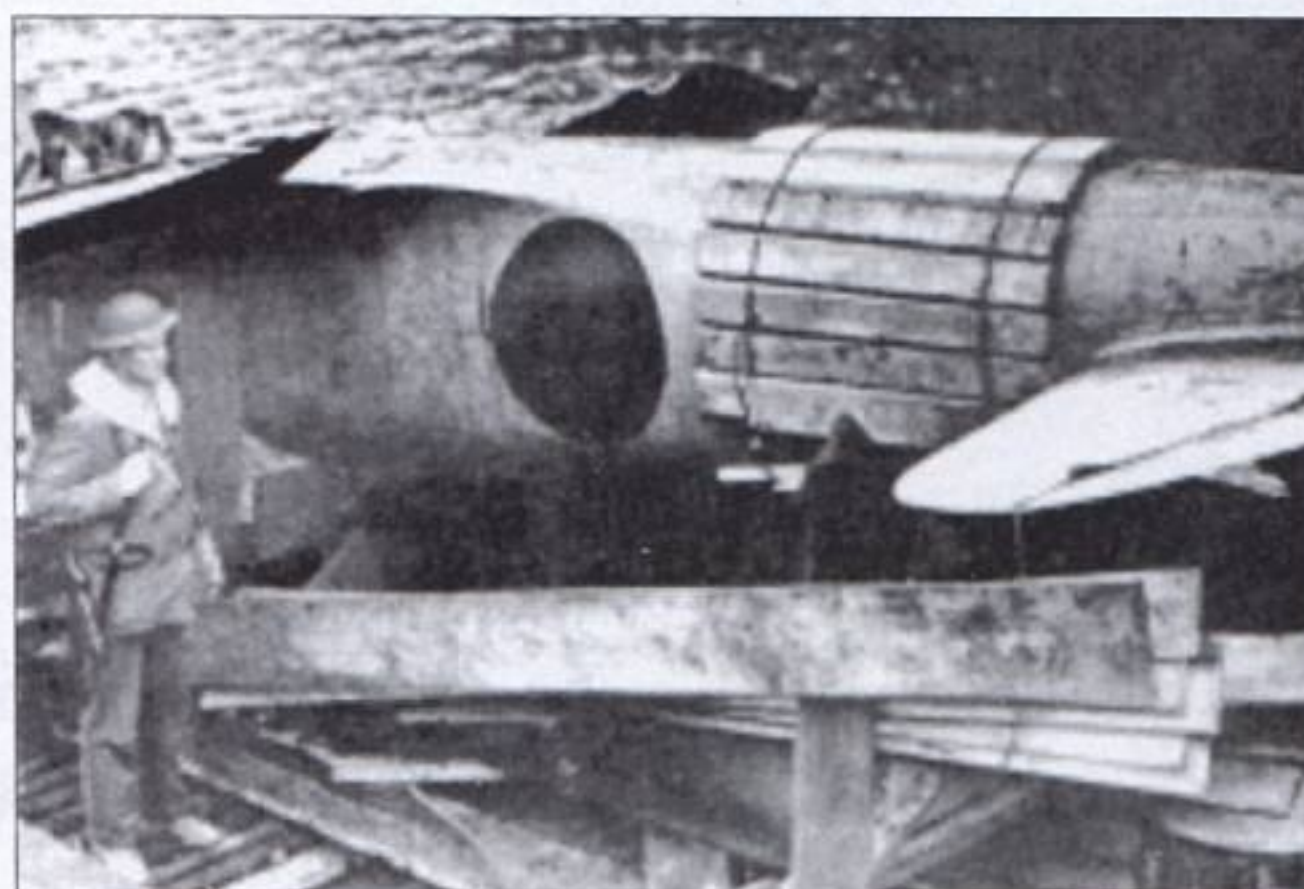
Dans la montée de 15 000 à 20 000 pieds [6 100 m], le Zéro s'est détaché du P-39. À 20 000 pieds, à la vitesse de croisière de 200 mph [336 km/h], le Zéro a pris le dessus à l'accélération, mais il n'a fallu que 30 secondes au P-39 pour rattrapper le Zéro et le dépasser.

La montée de 20 000 à 25 000 pieds [7 625 m] n'a pas été effectuée parce que le

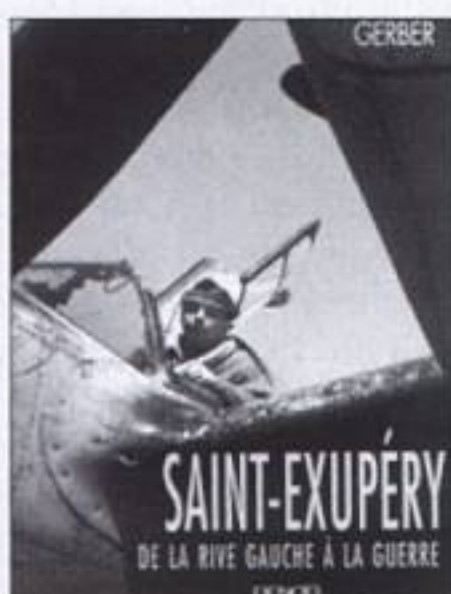
P-39 risquait la panne d'essence.

Au cours du test de montée de 0 à 25 000 pieds, départ arrêté au sol, le P-39 a gardé l'avantage jusqu'à 14 800 pieds [4 500 m]. Au-dessus de cet altitude, il a progressivement cédé du terrain, atteignant 25 000 pieds environ cinq minutes après le Zéro.

À 25 000 pieds, à la vitesse de croisière de 180 mph [302 km/h], le Zéro a pris l'avantage et conservé trois longueurs d'avance pendant une minute et demie. Il a fallu 30 secondes de mieux au P-39 pour prendre à son tour une longueur d'avance.



La plus belle « pêche » de la guerre du Pacifique fut incontestablement le Zéro de Koga. Dans l'attente de son envoi aux États-Unis, il a été placé sous bonne garde à Dutch Harbour.



Les élucubrations d'Antoine

Si l'on en croit la littérature aéronautique, la France n'a connu que trois pilotes d'exception : un civil, Mermoz, un militaire, Guynemer et un qui balance entre les deux, Saint-Ex.

Si le livre de F. Gerber met à jour une autre facette de l'auteur du *Petit Prince*, à travers son engagement (ou son non-engagement) politique, il n'en reste pas moins qu'il surfe sur la vague médiatique du plus populaire mythe aéronautique français. Néanmoins, on y découvre un Saint-Ex brillant analyste, mais qui ne peut s'empêcher de demeurer un doux rêveur, un utopiste. Il n'aime pas De Gaulle – qui le lui rend bien – car il décèle rapidement son caractère autoritaire et autocratique. Il n'aime pas ceux qui ont des visées politiques et politiciennes, mais la guerre n'est pas éternelle et il faut bien raisonner à plus long terme. Bref, Saint-Ex passe pour un vichyste et ses passes d'arme avec les gaullistes représentent un morceau de choix.

L'auteur s'abstient de formuler toute hypothèse sur la disparition de Saint-Ex. Ouf ! Saint-Ex, priez pour nous, pauvres repêcheurs !

Saint-Exupéry, de la Rive gauche à la guerre – F. Gerber – Denoël, Paris – ISBN 2-20725110-1.



Keskinen-Stenman, le retour

Cette remarquable série sur les avions finlandais de la Seconde Guerre mondiale, très rapidement épuisée, n'avait pas connu de réédition depuis quatre ou cinq ans.

Les droits ont été rachetés par un nouvel éditeur qui a entrepris de sortir toute la série, en lui

donnant au passage un petit coup de plumeau. Après le B-239, réédité vers 1995, voici les deux fascicules suivants, consacrés aux Do 17Z/Ju 88 et Fokker D.XXI (moteur Mercury). Les anciens profils en noir et blanc ont été remplacés par des profils en couleur, signés John Weal. On y trouvera quelques informations nouvelles et une traduction anglaise un peu plus étoffée.

Toute la série fera l'objet d'une réédition progressive.

Suomen Ilmavoimien Historia – n° 2 Dornier Do 17Z et Junkers Ju 88A-4, n° 3A Fokker D.XXI (moteur Mercury) – K. Keskinen & K. Stenman – Hobby-Kustannus Oy, Helsinki.



Les lucioles de DBP

« Luciole », « Banjo », des noms de code bien connus des navigants qui ont participé à la bataille de Dien Bien Phu. L'auteur, qui sait de quoi il parle puisqu'il y était, retrace ces opérations d'une manière vivante et précise. Les anciens retrouveront

l'ambiance de ces moments dramatiques et les plus jeunes la découvriront. Un excellent témoignage que nous recommandons. Disponible chez l'auteur.

La Dernière Luciole – Jack Coudert, BP 63, 51573 Reims Cedex – Prix : 115,00 franco.



Dunkerque depuis les falaises de Douvres

Mais où sont les piles, que l'on débranche Norman Franks ? Ce Stakhanov de l'édition aéronautique nous gratifie d'un nouveau livre, consacré à Dunkerque, commémoration oblige. Vous allez voir qu'en septembre il va nous four-

guer une 248^{ème} édition de la bataille d'Angleterre... Non, en fait, ce n'est pas un nouveau livre, mais une édition révisée, la première datant de 1983. Conçu selon la technique qu'il a rodée avec *Twelve Days in May*, cet ouvrage présente les combats au jour le jour, unité par unité.

Le gros reproche que l'on puisse lui faire, c'est d'occulter totalement la partie allemande et de ne tenir compte que de la version anglaise. Ce n'est donc pas « la » bataille aérienne de Dunkerque, mais « la RAF » dans la bataille de Dunkerque. Dommage que la révision n'ait pas été poussée jusqu'à nous offrir l'aspect contradictoire des combats aériens.

Air Battle Dunkirk, 26 May-3 June 1940 – N. Franks – Grub Street, Londres – ISBN 1-902304-50-0.



Fluctuat sans bavure

Si, au mois de décembre, il faut décerner le titre de « meilleur livre de l'année », nous allons être bien embarrassés, car ce *Latécoère 298* peut incontestablement figurer parmi les grands favoris.

La présentation est agréable (la plus réussie de Lela Presse), l'ouvrage bien organisé, les photos de bonne qualité et bien mises en valeur. Le texte est irréprochable.

Cependant, la partie technique paraît trop succincte et artificiellement gonflée par des illustrations qui n'apportent pas grand chose (huit

photos pour replier une aile, ça fait beaucoup, surtout qu'elles n'ont pas l'air dans l'ordre et arrivent « brutes de décoffrage » !).

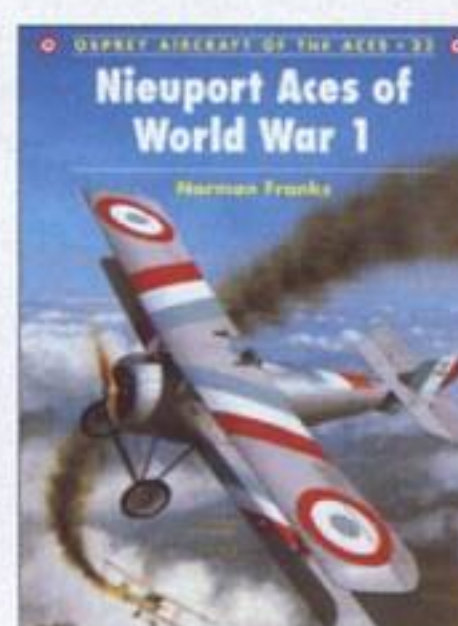
Les passionnés d'histoire apprécieront la liste des machines avec leur sort, une liste agréablement illustrée par des photos sélectionnées avec soin.

Les maquetistes aimeront les très bons dessins techniques au 1/72^e. On remarquera cependant qu'ils font l'objet d'un nouveau générique, auquel il ne manque que les décors de Roger Hart et les costumes de Donald Cardwell. Mais, quand il s'agit d'un ouvrage co-signé, il serait intéressant de préciser au lecteur qui a fait quoi, de manière à rendre à César ce qui appartient à Jules.

Un point négatif, toutefois, les auteurs auraient été bien inspirés de fournir les dessins techniques à la *guest star* chargée des profils en couleur...

Quoi qu'il en soit, ce ne sont que des détails mineurs qui ne retirent rien à la grande qualité de cet ouvrage, dont le rapport qualité/prix est tout simplement remarquable.

Le Latécoère 298 – L. Morureau & M. Ledet – Lela Presse, Outreau – ISBN : 2-914017-01-4 – Prix : 190 FRF (28,96 euros).



Newport

De quelle manière serait accueilli outre-Manche un livre sur le Spitfire publié en France dont la moitié serait consacrée aux machines utilisées par l'armée de l'Air ?

Sans aucun doute de la même manière que nous accueillons le nouvel Osprey consacré aux as de la Grande Guerre sur Nieuport. Nous ne sommes ni anglophobes ni chauvins, nous aimerions simplement que les auteurs britanniques arrêtent de tirer la couverture à eux.

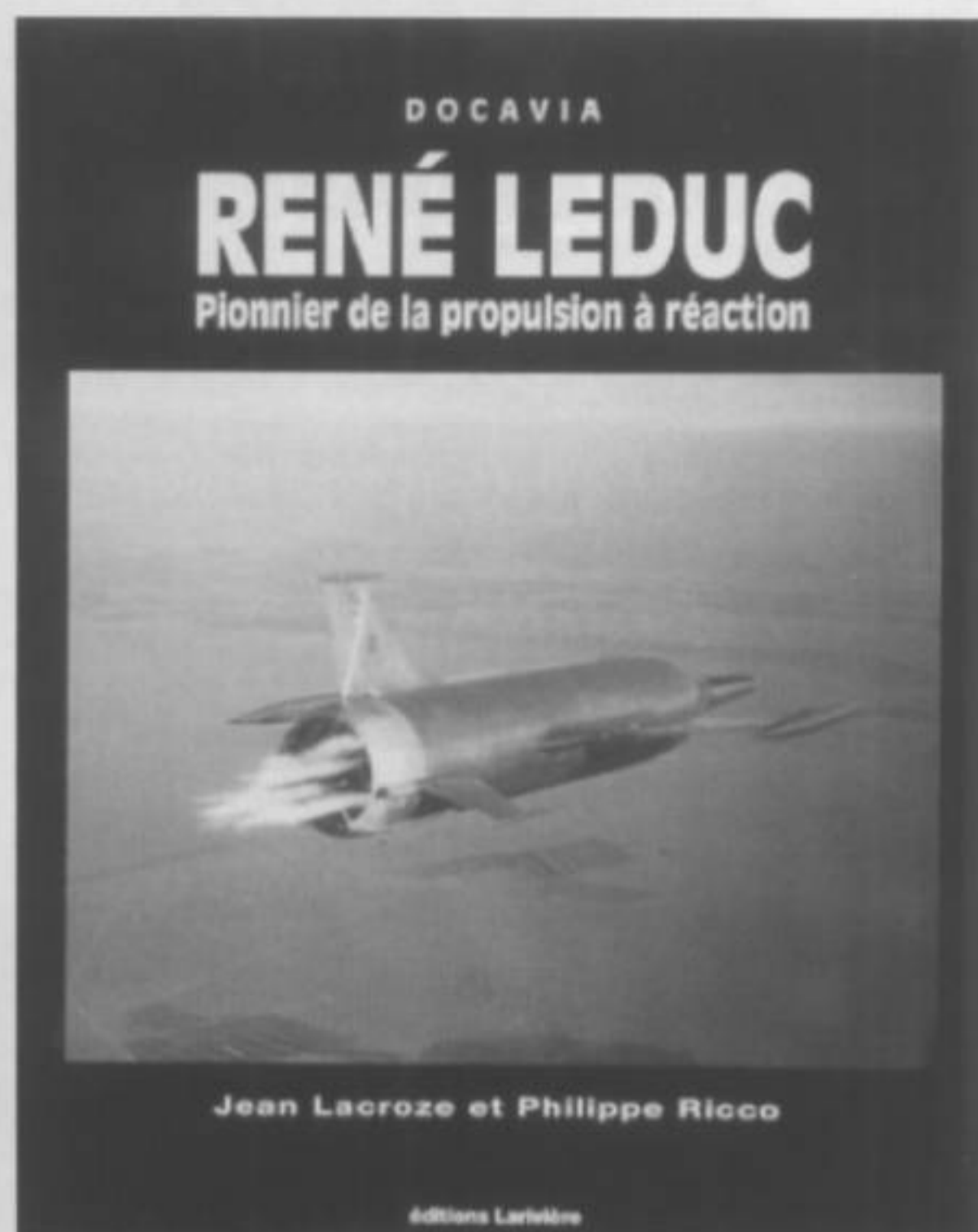
Malheureusement, n'en déplaise à notre ami Barry Ketley, le nouvel Osprey – quelle qu'en soit la qualité par ailleurs – illustre à merveille la manière dont ses compatriotes (mal)traitent les aviations des autres.

Sur près de 7 000 Nieuport de chasse construits, seulement quelques centaines ont été cédées au Royal Flying Corps. N'y en aurait-il eu que deux exemplaires que cela aurait suffi à justifier non seulement la répartition des chapitres (23 pages pour les as du RFC et RNAS contre... 24 pour les as français), mais aussi le fait d'ouvrir le livre tout naturellement sur le chapitre consacré aux Britanniques.

Ceci étant, Norman Franks (tiens !) a bien « assuré le coup ». Son ouvrage est agréable à lire, bien illustré et on sent que ce spécialiste de la Première Guerre mondiale nage comme un poisson dans l'eau dans ce genre d'exercice. Nous sommes très heureux qu'il évoque – enfin – d'autres noms que les sempiternels Guynemer, Fonck et Nungesser, comme Paul Tarascon, Jean Navarre ou Armand de Turenne.

Pour les lecteurs non-anglophones, il ne reste plus qu'à attendre la version française chez Del Prado, dont nous n'avons pas eu l'occasion de dire que la traduction en avait été nettement améliorée par rapport au premier fascicule.

Nieuport Aces of WW1 – N. Franks – Osprey Aircraft of the Aces n° 33.



Avec le dos de la tuyère

« Meilleure adaptation du turboréacteur à post-combustion aux programmes militaires envisagés ». Ces quelques mots mettent un terme définitif aux activités de René Leduc, un sombre jour de février 1958. En vingt ans, ce génial pionnier de la thermopropulsion n'aura cessé de produire des prototypes prometteurs – mais qui ne resteront que prometteurs. Bien que les auteurs s'abstiennent prudemment de donner leur avis, le thermopropulseur s'avère un cul-de-sac, faute de pouvoir déboucher rapidement sur de juteux programmes militaires. Le poids de l'histoire en cette fatidique année 1958 va peser lourd sur les prototypes, aussi géniaux et avancés soient-ils.

La course au Mach menée par les Griffon, Trident et Leduc 022 n'est pas une fin en soi; d'autres paramètres entrent en jeu pour la définition d'un avion de combat et les chasseurs à turboréacteur classique de Marcel Dassault coifferont leurs concurrents au poteau, rééditant ainsi la fable du lièvre et de la tortue en version aéronautique.

Le livre signé par Philippe Ricco et Jean Lacroze prend tout le monde à contre-pied. Alors que le sujet du livre sur le Mirage III semblait le destiner au grand public, son traitement le confinerait probablement à un lectorat averti. Ici, c'est tout le contraire, grâce, en particulier, à une magnifique mise en page. Avec son *René Leduc*, Docavia revient en force sur le devant de la scène, en alliant rigueur et qualité du texte à un véritable plaisir de lecture, trop souvent absent dans les livres « sérieux ». Preuve, s'il en faut, qu'un contenu très technique peut passer auprès d'un large public si le contenant sait se mettre à la portée des profanes.

Les lecteurs francophones sont décidément gâtés en ce premier semestre 2000 et nous ne pouvons que nous rejouir en constatant que l'édition française se porte bien. Pourvu que ça dure...

Si nous avons considéré le livre de J-B. Frappé (*La Luftwaffe face au débarquement allié*) comme le livre de l'année 1999 (cf A-J. n° 8), ce *René Leduc* fait figure de favori pour la palme de l'année 2000.

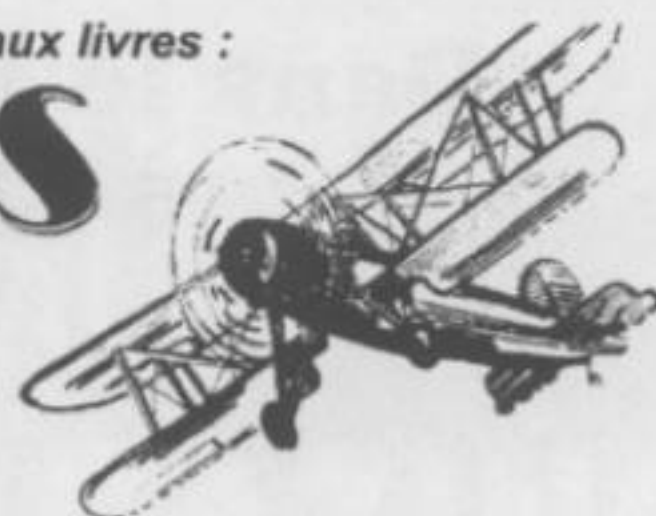
René Leduc, pionnier de la propulsion à réaction – J.Lacroze & P.Ricco – Docavia, éd. Larivière, Clichy (92) – ISBN 2-90705125-3.

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion

Passez commande de vos nouveaux livres : envoi en recommandé 48 h!



Philippe Ricco viendra dédicacer le livre « *René Leduc* », dont il est co-auteur, à la librairie le vendredi 8 septembre 2000 à partir de 15 heures.

AVIATION FRANÇAISE

- René Leduc pionnier de la propulsion à réaction/ Ricco & Lacroze **380 F**
- Gangsters du ciel / Otelli (F) **135 F**
- Latecoere 298/ Morareau & Ledet (F) **190 F**
- Les Pilotes de Chasse Français 39-45 / Aero-Éditions (F) **339 F**
- Mirage III / Chene, Moreau & Audouin(F) **495 F**
- Nieuport Aces of the WWI/ Aircraft of the aces n°33 **125 F**
- Aviateurs en guerre Afrique du nord 1954-62 / Renaud (F) **165 F**

AVIATION ALLEMANDE

- Jagdgeschwader 2 Coll.Osprey Aviation Elite 1 / J Weal (A) **155 F**
- Albatros Aces of the WWI/ Aircraft of the aces n°32 **125 F**
- Coll. Luftwaffe at war (A) le vol.90 F
- N°13 Focke Wulf 190 1943-1945
- N°14 German Rocket Planes
- Messerschmitt Bf 109 A-E Radinger & Schick (A) **315 F**
- Messerschmitt Bf 109 F-K Radinger & Schick (A) **315 F**
- Bf 109 F/G/K aces of the Western Front / Aircraft of the aces n°29 (A) **125 F**
- Ju 88 Kampfgeschwader 1939-41 / Combat Aircraft n° 18(A) **125 F**
- Yellow 10 / Crandall (A) **240 F**
- Jagwaffe Luftwaffe colours / Mombeek, Smith & Creek (A) **135 F le Volume**
- Volume 1 Birth of the Luftwaffe fighter force
- Volume 2 the Spanish war
- Volume 3 Blitzkrieg & Sitzkrieg Poland & France
- Volume 4 Attack in the West 1940
- Sturmstaffel 1 Reich defense War Diary 1943-44 / Mombeek (A) **165 F**
- X Planes of third Reich / Myhra (A) **119 F**
- Horten Ho 9 **99 F**
- Messerschmitt P 1101 **99 F**
- Focke Wulf Ta 183 **99 F**
- Bachem Ba 349 **135 F**
- Battle over Bavaria B26 Marauder vs German Jets / Forsyth (A) **295 F**
- Stombird, flying through fire as a Luftwaffe ground attack pilot and Me 262 ace /Buchner (A) **275 F**
- Luftwaffe Secret Projects Strategies bombers 1935-1945 **295 F**

AVIATION AMERICAINE

- 56 th Fighter Group Coll Osprey Aviation Elite 2 / R Freeman(A) **155 F**
- P40 Warhawk Aces of the CBI / Aircraft of the Aces 35 (A) **125 F**
- TBD Devastator Units of the US Navy

- Combat Aircraft n° 19(A) **125 F**
- B17 flying fortress of the 8eme air force
- Combat Aircraft n° 17(A) **125 F**
- Walk Around F86 Sabre (A) **129 F**
- B26 Invader Units over Korea : Frontline Colours 4 / W Thompson (A) **155 F**
- Consolidated B24 Liberator : Production Line to Frontline 4 /M O'Leary(A) **155 F**
- B36 Peacemaker / Warbird Tech – n°24(A) **119 F**
- Collection Detail & Scale (A) **119 F le volume**
- n° 64 B24 Liberator
- n° 65 F4F Wildcat
- Republic P47 Thunderbolt /Warpaint Special n°1 (A) **215 F**

AVIATION ANGLAISE

- Hawker Tempest Mk1,V,VI,TT,Mk5, 6 / Publications 4+ (A) **98 F**
- Tempest Aces of WWII / Aircraft of the Aces n°27 (A) **125 F**
- Sunderland Squadrons of WW2 / Combat aircraft n°20 (A) **125 F**
- Spitfire : Comprehensive guide for the modeller (A) **179 F**
- Collection Warpaint (A) :
- n° 23 Fairey Gannet **99 F**
- n° 21 A.W Whitley **105 F**
- n° 22 Gloster Meteor **185 F**
- n° 20 Seafire **115 F**
- n° 19 Hornet **115 F**

AVIATION ITALIENNE

- Italian Aces of WW2/Aircraft of the Aces 34 (A) **125 F**
- Coll. Ali D'Italia (I/A) **110 F le vol**
- n°13 Aermacchi Mb 326
- n°14 Savoia Marchetti SM 82
- Collection Mini Ali d'Italia (I/A) **69 F**
- n°5 Campani Caproni jet fighter
- n°4 Avia FI 3
- Collection Aviolibri (I/A)
- Macchi 202 Folgore Pt1 **129 F**
- Ali e Colori N°2 Macchi C 200 **89 F**

AVIATION PAYS DE L'EST

- Black Cross/Red Star Vol1 Operation Barbarossa 1941/ Bergstrom & Mikhailov (A) **295 F**
- Soviet Combat Aircraft of WWII Vol 2 / Gordon & Khazanov (A) **295 F**
- Sukhoi Su 27 Flanker / Gordon (A) **295 F**

DIVERS

- La Guerre des Malouines / S.M. Huertas (F) **390 F**

Pour commander vos livres par correspondance

Passez commande par courrier sur papier libre, par téléphone, par fax ou par internet - Frais de port pour la France Métropolitaine : 30F jusqu'à 300F de commande, 45F au delà de 300F. (Pour l'étranger nous consulter) - Paiement : par chèque à l'ordre de «Drivers», par CB, ou contre remboursement

DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE

Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63

web : www.drivers.fr

Black Monday

Dimanche 14 janvier 1945. Un ordre de mission arrive : une nouvelle attaque contre Toboi Wharf (Simpson Harbor), à Rabaul en Nouvelle-Bretagne. L'attaque doit avoir lieu le lendemain, lundi 15 janvier par 36 Corsair de la RNZAF; un jour qui ne sera pas tout à fait comme les autres.

Au petit matin, ce sont donc 36 Corsair qui se dirigent vers leur objectif. Au cours de l'attaque, le F4U-1D NZ5413 piloté par *Flight-Lieutenant* F.G. Keefe du N° 16 Squadron de la RNZAF est touché par la DCA alors qu'il largue ses bombes. Keefe, blessé, abandonne son appareil en perdition. Il est un peu plus de 9 heures du matin. Ses coéquipiers déclenchent tout de suite par radio les services de secours.

Ces derniers s'organisent et il est prévu que Keefe soit récupéré un peu plus tard par un Catalina de la VP-44. En cas d'échec de cette tentative, on pense faire larguer un dinghy par des Ventura du N° 2 Squadron de la RNZAF, afin de fournir au naufragé un moyen de survie pour passer la nuit. En attendant l'arrivée des avions de sauvetage et pendant toutes ces actions à venir, les Corsair des N° 14 et 16 Squadrons de la RNZAF doivent fournir la protection aérienne des Catalina et Ventura.

Dans le milieu de l'après midi le temps commence à se détériorer à cause de l'arrivée d'un front tropical. Le plafond descend à 1 500 pieds (300 mètres), ce qui oblige les Corsair se trouvant dans la zone à voler très bas. À 6 heures du soir, 12 Corsair rejoignent trois Corsair déjà présents sur les lieux. Du fait de la météo, il est décidé de reporter la tentative de sauvetage de Keefe au lendemain et un dinghy est largué à ce dernier pour qu'il passe la nuit un peu plus au sec. Les avions prennent alors le cap de la base, en formation. La météo devient exécrable. Au cours du vol, le front tropical doit être traversé obligeant les pilotes de Corsair à descendre au niveau de l'eau.

Lors d'un changement de cap par la gauche, sous une pluie bat-

tante, les ailes du F4U-1 NZ5294 et NZ5287 pilotés respectivement par les *Flight-Lieutenant* T.R.F. Johnson et *Flight-Sergeant* R.W. Albrecht tous deux du N° 16 Squadron, touchent les flots en basculant leurs ailes et les avions explosent au contact de l'eau, tuant sur le coup leur pilote.

Un peu plus loin, les Corsair du N° 14 Squadron connaissent d'autres déboires. Toujours à cause du passage obligé du front qui diminue fortement la visibilité, les F4U-1D NZ5423 (*Flight-Sergeant* J.S. McArthur) et NZ5408 (*Flight-Lieutenant* B.S. Hay) se télescopent; les deux pilotes sont tués instantanément. Probablement pour éviter les débris, le *Flying-Officer* A.N. Saward tente une manœuvre brutale mais percute la mer à bord de son F4U-1D NZ5412 et se tue à son tour.

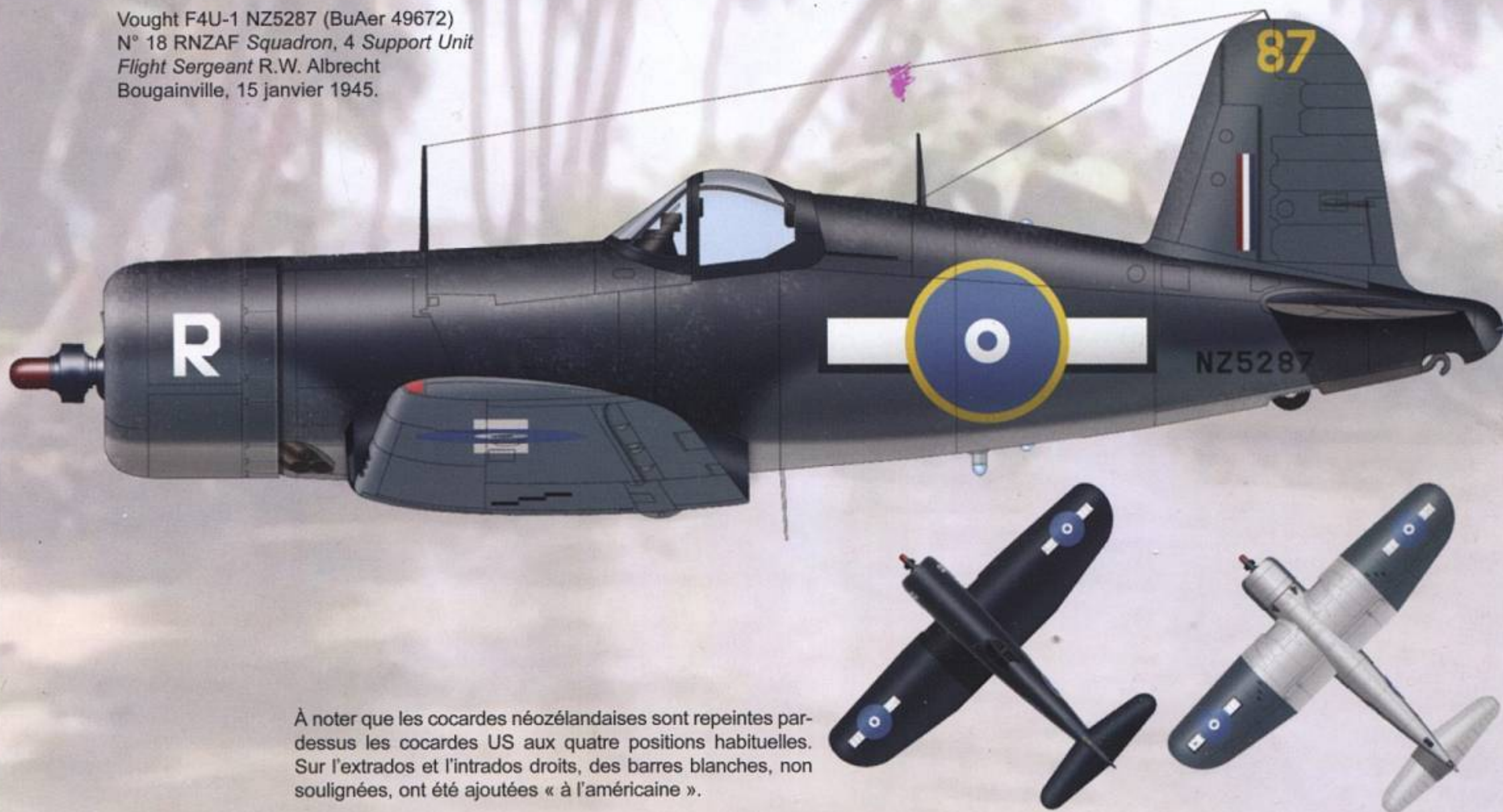
En l'espace de quelques secondes, le N° 14 Squadron accuse la perte de trois pilotes ! Mais la tragédie continue. Les Corsair qui ont pu traverser le front arrivent à l'approche de leur base sur Green Island, sous la pluie. Le *Flying-Officer* G. Randell (N°16 Squadron), qui avait connu des problèmes moteur et avait dû rentrer prématurément, perd son orientation dans le circuit et s'écrase avec son F4U-1 NZ5294, qui explose dans une boule de feu. Il est 19h25. Peu de temps après, le *Flight-Sergeant* I.J. Munroe à bord du F4U-1D NZ5428 se perd dans les nuages aux abords du terrain et est entendu pour la dernière fois à 19h40. Il ne sera jamais retrouvé.

Sur les quinze avions qui ont pris le chemin du retour, sept sont perdus avec leur pilote, sans que les Japonais n'aient à intervenir. Quant à Keefe, il est finalement capturé par les Japonais le lendemain. Il mourra des suites de ses blessures et surtout par manque de soins quinze jours plus tard.

Ce jour noir du 15 janvier est la plus grosse catastrophe militaire (huit avions et huit pilotes perdus) qu'ait jamais connue la RNZAF au cours de son histoire.

Texte : Ph. Listemann
Infographie : P.-A. Tilley

Vought F4U-1 NZ5287 (BuAer 49672)
N° 18 RNZAF Squadron, 4 Support Unit
Flight Sergeant R.W. Albrecht
Bougainville, 15 janvier 1945.



À noter que les cocardes néozélandaises sont repeintes par-dessus les cocardes US aux quatre positions habituelles. Sur l'extrados et l'intrados droits, des barres blanches, non soulignées, ont été ajoutées « à l'américaine ».